ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.



BOHATEROWIE LOTU NAD AFRYKĄ

LOT POLSKI

NR. 10 MAJ 1931 R.

CENA ZŁ. 1.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX.

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: J a n u a r y G r z ę d z i ń s k i

Prenumerata: w k r a j u: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr. pojed. 1 zł.
Abonnement: z a g r a n i c ą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł., 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł. 1/16 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 11½ do 12½.

R e p r e z e n t a c j e:

W KRAJU: Włocławek: L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel. 195. **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Kościuszki 33.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK IX. — Nr. 10 (97). DWUTYGODNIK. MAJ 1931.



Lotnicy „afrykańscy" kpt.-pil. Skarżyński i por. inż. Markiewicz przed startem w towarzystwie konstruktora „Ł-2" inż. Dąbrowskiego (podobizna u góry na lewo).



Lot nad Afryka

J. W.

Lot afrykański kpt.-pil. Stanisława Skarżyńskiego i por.-obs. inż. Andrzeja Markiewicza jest lotem długodystansowym o imponującej cyfrze 22.000 kilometrów i został dokonany w 25 etapach. Znaczenie tej imprezy lotniczej jest tem poważniejsze, że została dokonana na polskiej maszynie z silnikiem wykonanym w Polsce.

Raid ten przedewszystkiem pokazał nam, że posiadamy lotników o wysokiej wartości sportowo-turystycznej, oraz dokładne i sumienne przygotowanie organizacyjnej strony raidu.

Wartość materjału lotniczego wykazała, że niczem nie ustępujemy w konkurencji zagranicy, a płatowce i silniki wykonywane przez młody nasz przemysł lotniczy wyszedł zwycięsko z trudnej próby.

Znaczenie propagandowe raidu afrykańskiego jest olbrzymie tembardziej, że widziano samolot polski i polskich lotników w krajach dalekich, które nawet nie miały wyobrażenia o naszej odległej ojczyźnie. Żadna reklama, żadna propaganda prasowa nie mogłaby więcej podziałać na egzotycznych mieszkańcach jak widok majestatycznie sunącego się polskiego płatowca.

Dla tego też winniśmy wdzięczność naszym władzom lotniczym za poparcie tego tak interesującego przedsięwzięcia.

Przy tej sposobności chciałbym podkreślić wielkie zasługi jednego z inicjatorów raidu, jak zwykle zresztą ukrytego i skromnego, dyrektora P. Z. L. inż. Witolda Rumbowicza. Jego energji i przedsiębiorczości, znakomitemu doborowi obsady oraz starannemu przygotowaniu płatowca w pierwszym rzędzie należy zawdzięczać powodzenie raidu.

Obsada rzeczywiście była dobrana doskonale. Kpt. Skarżyński człowiek spokojny, o stalowych nerwach, świadomy celu i pełen wiary w powodzenie. Por. Markiewicz, młody, bardziej zapalony, dobry technik, ambitny oficer, rozmiłowany w krajach egzotycznych. Para zgrana i zdolna do najostrzejszych prób.

Samolot, na którym dokonano raidu, jest to górnopłat, konstrukcji inżyniera Dąbrowskiego z P. Z. L., całkowicie metalowy kryty płótnem, dwumiejscowy z silnikiem polskiej produkcji Wright-Skoda zrobionym w Polskich Zakładach Skody na Okęciu. Tak samolot jak i silnik są sprzętem seryjnym, przystosowanym jedynie do dalekich raidów przez dodanie zbiorników na benzynę w skrzydłach, co czyni całkowitą pojemność zbiorników 448 kg., wystarczającą przy szybkości 180 km. na godz. na 12 godz. nieprzerwanego lotu. Ciężar samolotu pustego 970 kg., ciężar maksymalny w locie 1730 kg. w tem ciężar lotników 150 kg., bagażu 140 kg.

Wyekwipowanie lotników było starannie przemyślane. Na wypadek przymusowego lądowania posiadali lekki składany namiot, zapas wody do picia, skoncentrowane pożywienie, broń i t. d. pozatem mieli ręczny aparat kinematograficzny i zwykły aparat fotograficzny, apteczkę podręczną i t. d.

* * *

Start nastąpił dnia 1 lutego 1931 r. z lotniska w Mokotowie.

I etap Warszawa — Belgrad 1100 km. Etapu tego nie przeleciano z powodu złych warunków atmosferycznych nad Karpatami. Wylądowano w Krakowie, skąd wystartowano dopiero 4-go lutego. Po wylądowaniu w Gyome stwierdzono uszkodzenie zbiornika na oliwę. Zamienili zbiornik i wskutek rozmokłego terenu nie mogli lecieć z bagażem. Wobec tego jeden pojechał z bagażami, drugi wystartował do Szegedyn. Tam się połączyli i następnie wystartowali do Belgradu dn. 12.II.

II etap Belgrad — Ateny 950 km. Start w Belgradzie. Etap przebyty w jednym dniu.

III Ateny — Kair 1700 km. przebyto w dwuch dniach z lądowaniem i noclegiem w Marsa-Matruch (Egipt).

IV Kair — Khartum 1900 km. Start 20. II. Trasa biegnie częściowo wzdłuż Nilu częściowo przez pustynię Nubijską. Czarne kratery, piach,pustynia, żar. Przymusowe lądowanie .byłoby końcem raidu. Nad miejscowością Atbara zauważono defekt silnika. Tam też wylądowano. Ponieważ silnik wymagał wymiany cylindra i tłoka, zażądano tych części z Warszawy. Czekając na części, lotnicy samodzielnie wyremontowali silnik w tamtejszych warsztatach kolejowych.

Start do Khartumu odległego o 300 km dn. 14. III.

V Khartum — Juba (Mongola) 1600 km 18. III. Ze względu na stan lotniska w Khartumie nie mogli lotnicy startować z pełnemi zbiornikami wskutek czego lądowali dla nabrania benzyny w Malakal 850 km. od Khartumu. Najwyższa temperatura, z którą się spotkali lotnicy podczas raidu (65° C). Spotkanie słynnego lotnika niemieckiego, Udeta.

VI Juba — Kisonum 1050 km. Lotnicy zmuszeni siedmiokrotnie do wymijania tornada.

VII Kisonum — Abercorn 1300 km. Lot nad jeziorem Wiktorja i 600 km nad puszczą.

VIII Abercorn (Roderja) — Elizabetbville (Kongo belgijskie) 1050 km. Nadzwyczaj serdeczne przyjęcie przez gubernatora w Elizabethville, spotkanie lotników francuskich Lalouette'a i Goullete'a odbywających lot Paryż — Madagaskar.

IX Elizabethville — Luebo — Leopoldville, 2 etapy w 2 ch dniach 1100 km., 950 km. Pogoda naogół dobra.

X Leopoldville — Port Genetil (Gabon francuski) 1000 km. Lot nad mgłą 350 km.

XI Port Gentil — Duale 700 km. 29. III.

XII Duale — Lagos (Nigerja) 250 km. Pogoda chmurna. Spotkanie tornada i lądowanie na dzikiej plaży opodal wioski murzyńskiej Bonny. O 50 m. od obozowiska ślady hipopotamów i dzikich słoni. Start do Lagos 31. III.

XIII Lagos — Abidjean 950 km. Wszystko dobrze.

XIV Abidjean — Baumako (Sudan francuski) 1100 km. Na trasie kończą się lasy podzwrotnikowe zaczynają się stepy.

XV Baumako — Dakar 1200 km. Szalone upały. Lotnicy lecą w koszulach mimo to gorąco.

XVI Dakar — Port Etienne 840 km. Chłodno, silny wiatr. Ląd pustynny, piaszczysty.

XVII Port Etienne — Cap Juby 1000 km. Przelot nad bardzo niebezpiecznemi terenami, zamieszkałemi przez bandytów maurytańskich. Cap Juby, port otoczony drutem kolczastym, prawdziwa twierdza. Z portu nie można się wydalać pod grozą porwania.

XVIII Cap Juby — Casablanca 950 km. Pokonanie burzy. Ostrzeliwanie przez bandytów.

XIX Casablanca — Alicanto (Hiszpanja) 880 km. Pogoda fatalna. Przewrót hiszpański.

XX Alicanto — Perpignan (Chateau Croyssac — Bordeaux) 1100 km. Przymusowe lądowanie koło Chateau Croyssac wskutek uszkodzenia silnika. Nadzwyczaj serdeczne przyjęcie i pomoc.

XXI Bordeaux — Paryż 600 km. Pogoda fatalna. Lądowanie po długiem krążeniu 17 km. od Le Bourget. Ponowny start do Paryża.

XXII Paryż — Berlin — Poznań 1200 km. Bardzo grzeczne przyjęcie przez władze niemieckie. Start po 20 minutach do Poznania.

XXIII Poznań — Warszawa 270 km. Dnia 5 maja entuzjastyczne przyjęcie na lotnisku mokotowskiem. Tłum przerywa kordon policji i wojska i wynosi triumfalnie lotników z samolotu.

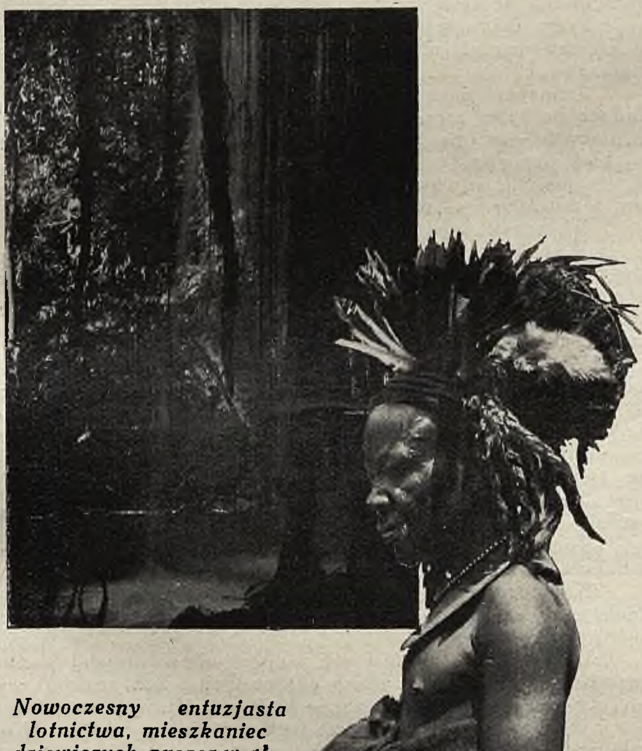


Cała wieś murzyńska wyległa na spotkanie naszych lotników. Murzyniątka boją się warkotu silnika, ale to z pewnością przejdzie.

Pozdrowienie dla czytelników „Lotu Polskiego"

Skarżyński

Markiewicz



Nowoczesny entuzjasta lotnictwa, mieszkaniec dziewiczych puszcz w głębokiej zadumie nad lotem płatowca polskiego.

Na lotnisku obecni byli p. Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn, przedstawiciele władz wojskowych z gen. Rouppertem, płk. Rayskim szefem departamentu Aeronautyki M.S.Wojsk. i płk. Abczyńskim na czele. Szef Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K. płk. Czesław Filipowicz, prezes Zarządu Gł. L.O.P.P. inż. Juljan Eberhardt, przedstawiciele Francuskiej Misji Wojskowej i wszystkich niemal pism stołecznych.

* * *

Raid kpt-pil. Skarżyńskiego i por-obs. Markiewicz można zaliczyć do najbardziej udanych i ciekawych imprez lotniczych w Polsce, noszących charakter wyczynów międzynarodowych.

Prasa. Lot afrykański wywołał żywe zainteresowanie prasy polskiej i zagranicznej. Pisano tasiemcowe artykuły, polowano na wywiad. Każde pismo chciało usłyszeć „oddzielnie" z ust samych lotników opis niezwykłych przygód.

Nie brakło przytem zabawnych epizodów. Ożeniono przez pomyłkę kpt. Skarżyńskiego, potem go znowu rozwiedziono. Wreszcie zgodzono się na jedno, że jest zaręczony.

Były oczywiście i inne pomyłki. Jakiś port umieszczono na pustyni, a wśród piasków Sahary szumiały fale oceanu. Ale w tem wszystkiem nie było złej woli. Zbytek gorliwości, zachwytu, chęć rekordowo szybkiego umieszczenia artykułu, ale wszędzie czuć było sympatję, podziw, a co najważniejsze szczere i niewymuszone zainteresowanie.

Zainteresowanie to jest objawem bardzo pocieszającym i świadczącym, że lotnictwo wyszło już dawno z powijaków i staje się nieraz naprawdę „zagadnieniem chwili".

R. ADAMOWICZ.

JAKIE NIEBEZPIECZEŃSTWO GROZI NAM Z POWIETRZA NA WYPADEK WOJNY

(dokończenie)

2.

Jeśli chodzi o charakter, który mieć mogą ataki powietrzne, to podzielić je można na cztery kategorje.

Nalot samolotów, które będą rzucać bomby zawierające materjały wybuchowe o różnem działaniu niszczycielskiem.

Nalot samolotów z ładunkiem bomb zawierających gazy trujące.

Rzucanie pocisków zapalających.

A wreszcie pocisków zawierających chorobotwórcze bakterje niebezpiecznych chorób.

Pociski zrzucane z samolotów, a zawierające materjały wybuchowe są dziś produkowane w niezmiernie różnych formach i o różnych zawartościach, zależnie od tego jakie mają zadanie i jakim mają służyć celom. Pociski przeznaczone do niszczenia celów żywych, działające przez rozpryskujące się części pocisku i pociski do niszczenia budowli, działające kruszącą siłą odpowiednich materjałów wybuchowych.

Waga pocisków takich dochodzi do 2.000 kg. i więcej.

Jeśli chodzi o konkretny przykład to bomba lotnicza z materjałem wybuchowym wagi 500 kg. z zapalnikiem opóźniającym, przenika przez normalny grunt na 12 metrów, 1.000 kg. bomba — 18 metrów. Niszczy taka bomba (500 kg.) betonowy schron o stropie grubości 2,37 m., a 1.000 kg. — 3,05 m

Działanie niszczycielskie bomby 100 kg. z materjałów wybuchowych kruszących rozciąga się w promieniu 100 metrów, t. zn. burzy normalne budowle murowane stojące na powierzchni zakreślonej tym promieniem.

Czyli, według teoretycznego obliczenia, do zburzenia 1 kilometra kwadratowego zabudowanej powierzchni potrzeba 1.000 tonn bomb.

Z pocisków lotniczych, które eksplodując wydzielają trujące gazy, damy parę cyfr co do bomb fosgenowych i iperytowych.

Fosgen działa trująco na płuca i powoduje śmierć po paru godzinach, a nawet po paru dniach. Wystarczy stosunek 0,04 mgr. fosgenu na litr powietrza aby działanie jego było zabójcze.

Iperyt jest dużo groźniejszym gazem z racji swego działania niszczycielskiego na każdą tkankę organiczną. Dla śmiertelnego działania na organizm ludzki wystarcza stosunek 0,70 mgr. na litr powietrza.

Jeśli chodzi o śmiertelne zagazowanie miasta, to należy liczyć 10 gr. iperytu na 1 m^2 powierzchni.

Próby z wynalazkiem amerykańskim, zwanym „Lewisit" nie są dokładnie znane — ale zdaje się, że chwilowo zawiodły one częściowo pokładane nadzieje. Był on przeznaczony do rozpylania z samolotów i stąd zwany „rosą śmierci".

Gazowe pociski są produkowane o najrozmaitszych rozmiarach i rozmaitej wadze. Od kilku kilogramowych do potwornych bomb o wadze do 3000 kilogramów.

Najgroźniejszemi pociskami zapalającemi są bomby termitowe i fosforowe, które zapomocą normalnych środków nie dają się ugasić.

Zapalające bomby termitowe są bardzo groźne z tego względu, że wywołują szaloną temperaturę spalania, bo 2000 do 3000 stopni; mogą być gaszone tylko środkami chemicznemi a również z tego względu, że tego rodzaju bomby ważą 1 do 5 kg. co za tem idzie jeden samolot może ich zabrać do 100 sztuk.

Co do bakterjologicznych środków wojny powietrznej, to według zdań fachowców, należy się liczyć i z tem niebezpieczeństwem, lecz nie można go dziś jeszcze ani ściśle określić ani przewidzieć.

Uchwały specjalnej Komisji Ligi Narodów do tych spraw, konkretnych decyzyj nie przedstawiają.

Przy użyciu „broni bakterjologicznej" wymienia się pociski zawierające takie bakterje jak bakterje: dżumy, cholery, tyfusu, nosacizny i t. p.

Użycie najrozmaitszych pocisków, o których mówiliśmy, miotanych z samolotów na kraj nieprzyjacielski, powoduje konsekwencje nie tylko fizyczne i chemiczne — lecz również i psychiczne.

Znaną jest rzeczą, że ataki z powietrza będą skierowane przedewszystkiem na stolice i centra życia gospodarczego państwa, na ważne arterje i węzły komunikacyjne i t. d.

I to zawsze w połączeniu wszystkich rozporządzalnych środków, t. j. bomb o działaniu niszczycielskiem, trującem zapalającem i t. d.

Kto wie jednak, czy nie równie groźną konsekwencją jak działanie zabójcze i niszczycielskie pocisków jest dezorganizacja kompletna życia codziennego, która musi być bezwzględnie wywołana długotrwałemi i powtarzającemi się atakami powietrznemi. Po niemieckich atakach powietrznych na Londyn, działanie psychiczne na ludność dzielono na trzy stadja: panikę, zupełne zobojętnienie i poważny rozstrój nerwowy

Statystyki przemysłowe stwierdzają, że tak w Anglji jak i w Niemczech, po atakach powietrznych na ośrodki przemysłowe w czasie wojny światowej, wydajność pracy robotników spadała na czas dłuższy, do 25 — 30% normalnej wydajności a rodzaj produkcji równocześnie ulegał znacznemu pogorszeniu.

3.

Przy omawianiu środków ochronnych, któremi dziś dysponujemy celem zmniejszenia niebezpieczeństwa grożącego cywilnej ludności kraju w razie wojny, należy baczną uwagę zwrócić na realną ocenę samego niebezpieczeństwa. Właściwa ocena jest konieczną choćby z tego względu, że wyolbrzymienie niebezpieczeństwa może wywoływać w reakcji — rezygnację i opuszczenie rąk, a niedocenianie jego, lekkomyślne odnoszenie się z lekceważeniem do nawoływań o pracę i wysiłki celem zapewnienia ochrony.

Przy dzisiejszych środkach, przesadą jest twierdzenie, że jeden samolot nieprzyjacielski, może obrócić w perzynę Warszawę.

Jednakże parę samolotów dźwigających na swych pokładach po kilka albo i kilkanaście tonn bomb niszczycielskich i trujących — mogą spowodować w większych zbiorowiskach ludzkich okropne skutki.

Pamiętać również należy, że niebezpieczeństwo grożące nam z powietrza — wzrasta z dniem każdym.

W twierdzeniu tem niema ani słowa przesady.

Wynalazcy i konstruktorzy lotniczy pracują nieustannie nad powiększeniem szybkości lotu samolotów, nad powiększeniem ich promienia działania i ich ciężaru użytecznego. A równocześnie chemicy pracują nad udoskonaleniem broni chemicznej.

Wynalazki zaś z dziedziny zaradczej i ochronnej są z reguły skazane na opóźnienie — choćby z tego względu, że szereg wynalazków o znaczeniu wybitnie wojskowem jest skrzętnie strzeżone przez poszczególne państwa, ponieważ działanie przez zaskoczenie ma doniosłe znaczenie dla atakującej strony nie tylko jeśli chodzi o same operacje ale również i środki, któremi rozporządza, a o których strona atakowana często dowiaduje się już w czasie samej akcji.

Tego momentu wykluczyć nie może najlepsza nawet organizacja obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Koniecznem jednak jest ograniczenie improwizowanych środków i zarządzeń do wypadków nieuniknionych — czyli nieprzewidzianych.

O dodatnich rezultatach odpowiednio przygotowanych i przeprowadzonych zarządzeń ochronnych i ich realnej wartości świadczą dane statystyczne wojny światowej.

W miarę ulepszania zarządzeń przeciwgazowych na frontach, procent zabitych przez działanie gazowe malał następująco: 24% — 12% — 6% a wreszcie spadł do 2%.

Niemieckie zarządzenia ochronne, przed atakami francuskich lotników na tereny przyfrontowe, dały w stosunku do ludności cywilnej takie rezultaty, że gdy 100 francuskich bomb

lotniczych w roku 1916 powodowały 25 zabitych 75 rannych, to w roku 1918 straty te spadły do 3 zabitych i 12 ranych.

Fakty i cyfry dowodzą bezsprzecznie zbawiennych rezultatów środków ochronnych i ich celowości.

Jeśli chodzi o obronę państwa przed niebezpieczeństwem powietrznem, to naturalnie rolę dominującą odegra obrona czynna, która jest zadaniem wojsk lotniczych i broni pomocniczych czy współdziałających z powietrznymi obrońcami.

Obrona bierna w dużej mierze będzie zadaniem samego społeczeństwa, które we wszystkich państwach, — w różny sposób — ale pilnie przygotowuje się do tego zadania, licząc się z faktem, że w dzisiejszych stosunkach i warunkach prowadzenia wojny — sam rząd, bez udziału i pomocy społeczeństwa — już nie jest w możności podołać wszystkim, niezliczonym obowiązkom z zakresu obrony państwa. Walczyć będą już w przyszłości dosłownie nie tylko armje — ale całe narody.

Jako przygotowania do ochrony ludności przed niebezpieczeństwem powietrznem, wchodzą w grę następujące przygotowania: techniczne, materjałowe i organizacyjne.

Przygotowania techniczne odnoszą się przedewszystkiem do tych zarządzeń ochronnych przeciwlotniczych i przeciwgazowych, które mają na celu ochronę zbiorową większych skupień ludności. Wskazania konieczne w tym kierunku są już skrzętnie realizowane u naszych zachodnich i wschodnich sąsiadów.

Budownictwo w Zagłębiu Ruhry np. idzie w kierunku jaknajwiększego rozszerzenia osiedli robotniczych a unikania gęstego zabudowania wysokiemi domami małej przestrzeni.

Obliczenia niemieckie w tej dziedzinie ustaliły następujące normy stosunku powierzchni zabudowanej do niezabudowanej, z punktu widzenia powietrznego bezpieczeństwa. Stosunek idealny 1 : 9, korzystny 1 : 6 a wystarczający 1 : 5.

Dalej przystosowywanie istniejących budowli podziemnych (tunele, koleje podziemne, kinowe sale, duże piwnice i t. p.) do celów ochrony ludności danej dzielnicy przed atakami powietrznemi. Obowiązkowe budowanie betonowych stropów w nowopowstających budowlach. Specjalne warunki budowy klatek schodowych, mających służyć jako schrony przed atakami gazowemi (specjalne uszczelnienie drzwi, malowanie ścian farbą olejną, wentylacja i t. d.) a tak samo przystosowywanie piwnic do tych celów. W tych dwu kierunkach bardzo wiele robi się również w Sowietach.

Planowanie nowopowstających osiedli z myślą o ochronie przeciwlotniczej i adoptowanie istniejących i powstających budowli do tych celów jest bardzo ważne z punktu widzenia finansowego.

Jeśliby się chciało zbudować specjalne schrony dla ludności wielkich miast, pochłonęłoby to bajońskie sumy i przedstawiałoby jednorazowy olbrzymi wysiłek finansowy. Te trudności są usunięte — przy osiągnięciu tego samego celu — przez zarządzenie budowlane niemieckie i sowieckie.

Przygotowania materjałowe — to ochronny sprzęt przeciwgazowy przygotowany przedewszystkiem dla tej części mieszkańców, których praca czy służba wymaga przebywania na ulicach, nawet podczas ataków gazowych. Tembardziej, jeśli chodzi o instytucje, których zadaniem będzie obrona innych obywateli przed niebezpieczeństwem. Będzie tu chodzić przedewszystkiem o funkcjonarjuszy policji, straży ogniowej, towarzystw ratunkowych i tych organizacyj, które w ogólnym planie są przewidziane do ratowania współobywateli przed niebezpieczeństwem powietrznem.

Poza sprzętem ochronnym (dwa rodzaje masek i ochronne ubrania) dla ludzi należy pamiętać również i o zabezpieczeniu przed działaniem zabójczem gazów i zwierząt. Tego rodzaju przygotowania materjałowe, pod postacią odpowiedniej ilości sprzętu, właściwie podzielonego, racjonalnie konserwowanego są zupełnie możliwe do przeprowadzenia.

Dużo trudniejszą rzeczą jest zaopatrzenie w odpowiedni sprzęt całej ludności nietylko miast, ale całych prowincyj. Dlatego koniecznem jest łączenie przygotowań ochronnych indywidualnych ze zbiorowemi — przedewszystkiem konieczną jest dobra organizacja.

Dobra organizacja musi dać zwycięstwo, przedewszystkiem nad sprzymierzeńcem ataku powietrznego, którym jest panika. Ten sprzymierzeniec może unicestwić najlepsze wysiłki nietylko jednostek ale nawet organizacyj.

Jednem zatem z ważniejszych zadań będzie uświadomienie ludności o niebezpieczeństwie, wczesne zawiadomienie ludności o grożącem niebezpieczeństwie i wyrobienie już w czasie pokoju koniecznej dyscypliny.

Plan działania ochronnego w razie ataku powietrznego na dane osiedle ludzkie musi nietylko być opracowany z całą precyzją lecz również wiadomy każdemu mieszkańcowi. Musi być zapewniona świadoma akcja nietylko skupień ludzkich — lecz i jednostek. Tembardziej, że niewiadomo w jakiej chwili zaskoczy niebezpieczeństwo i czy osoby przewidziane do dawania zarządzeń będą na miejscu.

Mówiliśmy na początku o szybkości z jaką niebezpieczeństwo może się zbliżać np. do stolicy Polski. Należy sobie to przypomnieć, mówiąc o doniosłości tej części organizacji ochrony ludności cywilnej, która będzie miała za zadanie uprzedzenie stolicy o zbliżaniu się niebezpieczeństwa. Odpowiednia sieć łączności musi nietylko dać pewność możności zawiadomienia o niebezpieczeństwie, lecz wyprzedzić je o tyle, aby alarm nie był współczesnym z rozpoczęciem bombardowania przez samoloty nieprzyjacielskie.

* * *

Bierna ochrona przed atakami powietrznemi jest nietylko konieczną i możliwą do przeprowadzenia lecz zapewnienie jej ma wiele konsekwencyj bardzo doniosłych. Jedną z ważniejszych jest niedopuszczenie do duchowego załamania się społeczeństwa, t. j. warunku koniecznego do utrzymania przez naród woli zwycięstwa, koniecznej do osiągnięcia tego celu. Jest to chyba dość ważki moment jeśli weźmie się pod uwagę, że chodzi o obronę państwa i o zachowanie wolności.

Względy te usprawiedliwiają każdy wysiłek, którego może żądać państwo. Tembardziej, że wysiłek ten mieć będzie konkretne i bezpośrednie konsekwencje dla ludności pod postacią jeśli nie zapewnienia stuprocentowego bezpieczeństwa — to w każdym razie kapitalnego jego podniesienia.

I tu występują w całej pełni znaczenie i korzyści dla państwa i ludności działalności L. O. P. P. jako organizacji społecznej i pracy każdego obywatela w jej ramach.

Należałoby jeszcze zwrócić uwagę na dwie sprawy.

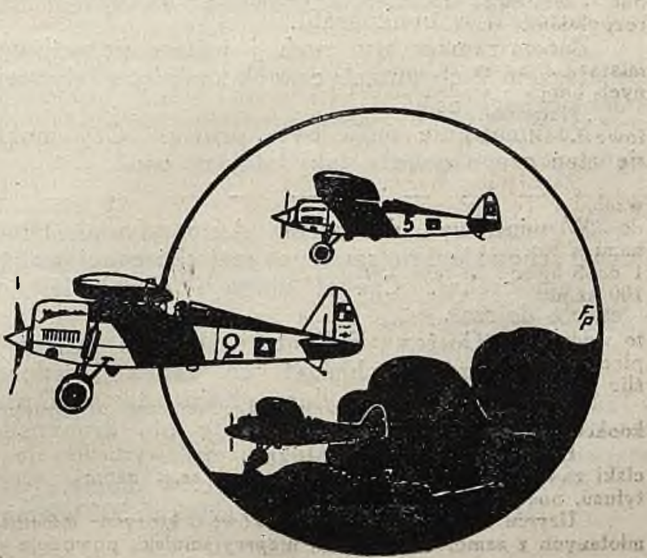
Pierwsza to świadomość, że droga do celu, którym jest zapewnienie ochrony obywatela przed atakami powietrznemi, to nietylko obrona bierna, o której mówiliśmy obszerniej — lecz również możliwie wielkie rozbudowanie tej organizacji specjalnej, która jest powołana do czynnego bronienia obywatela przed tem niebezpieczeństwem, a którą jest armja powietrzna.

W przyszłej wojnie każdy będzie żołnierzem, a więc i każdy musi poczuwać się do obowiązku maksymalnego wysiłku celem zapewnienia doskonałych środków walki tym kolegom, którym przypadnie w udziale zaszczytne zadanie bronienia granic powietrznych Rzeczypospolitej walką powietrzną. Stąd płynie konieczność finansowego popierania rozwoju lotnictwa w państwie.

Konieczność łożenia na sprzęt, wyszkolenie i organizację zapewniającą ochronę przed atakami gazowemi — nie potrzebuje być uzasadnioną, ponieważ chodzi tu bezpośrednio o interes jednostki.

Drugą sprawą jest sprawa pojęcia zasad dobrej organizacji, na której ważność zwracaliśmy uwagę.

Sprawnie działająca organizacja, musi mieć oprócz szczegółowego planu działania — wyraźny podział zadań jej części składowych i podział na kierowników i wykonawców. Stąd płynie konieczność ścisłej współpracy z tym czynnikiem, którego zadaniem jest przygotowanie planu obrony ogólnej państwa, a którym jest Sztab Główny.



BOBY.

COSTES — ZWYZIĘZCA ATLANTYKU W WARSZAWIE

(na marginesie wywiadu z przed laty).

Różne bywają wywiady.

Wywiady z drobiazgiem, w których chodzi najczęściej o dowiedzenie się jak prosperuje sympatyczne przedsiębiorstwo, świadome potęgi reklamy ogłoszeniowej w rodzimym piśmie dziennikarza. Wywiady ze znakomitościami pośredniego rzędu: jak z modną artystką, świeżomianowanym dyplomatą, wynalazcą automatycznych spinek do kołnierza i t. p. Wreszcie wywiady z „grubym zwierzem" w którym dziennikarz jest łowcą, a interviewowany najczęściej wymykającym się, nieuchwytnym cieniem.

Tysiące przeszkód trudności niespodzianek. Wreszcie „sława" osaczona ze wszystkich stron, wymordowana, nierzadko nawet przerażona, mówi...

Boże Święty wiele trudu, emocji i wzruszeń kosztuje nieraz dziennikarza wywiad czytany później obojętnie przy filiżance białej kawy z rogalikami.

— — — — — — — — — — — —

Gdy parę lat temu słynni lotnicy francuscy Costes i le Brix wylądowali w Warszawie miałem z niemi wywiad. Dowiedziałem się wówczas mnóstwa ciekawych rzeczy, ale co ważniejsza zostałem najwyraźniej natchniony przez dobrego ducha. Tak mówię poważnie, natchniony!

— Czy tak nie jest osądźcie państwo sami.

— Monsieur Costes — rzekłem wówczas — może pan będzie łaskaw na tej oto karteczce nakreślić swój autograf.

Costes był już wtenczas zbyt znanym żeby nie przejść przez pewien „chrzest prasowy". Wiedział, że w takich wypadkach szkoda poprostu czasu na targi. Najprościej jest ustąpić.

Lotnik kładzie swój podpis energicznym, zamaszystym ruchem, tak by czytelnik — grafolog nie mniał najmniejszego trudu w określeniu jego charakteru.

— Już.

— Proszę o jeszcze jeden.

— A to poco?

— Mamy tu taki zwyczaj. Mogą nam uszkodzić autograf w cynkografji.

Znów zamaszysty ruch i jestem szczeœliwym posiadaczem 2-ch autentycznych podpisów słynnego podobłocznego asa.

Rozumowanie moje było proste. Czy można wiedzieć czego dokaże taki latający pan?

— — — — — — — — — — — —

Wywiad wydrukowałem. Autograf umieściłem, a drugi schowałem na samo dno mej skórzanej walizy.

Tam czekał. Czekał długo i cierpliwie. Aż wreszcie dojrzał.

Lotnicy Costes i Bellonte przelecieli Atlantyk.

Poszedłem natychmiast do redakcji jednego z tygodników i oświadczyłem głośno, że p. Costes przeczuwając zwycięstwo dał mi tę oto drobnostkę na pamiątkę, wraz z podobizną.

Naczelny, aż klasnął z radości w dłonie.

— Dawaj pan i pisz do tego artykuł: 300 wierszy!

— — — — — — — — — — — —

Opowiedziałem mu to teraz, ze wszystkiemi szczegółami i z całą dziecięcą szczerością. Lotnik zanosił się od śmiechu.

— Kapitalne! — ryczał — Kapitalne! Opowiem o tem w Paryżu, będą tam mieli dobrą uciechę.

Siedzieliśmy w holu hotelu Bristol. Costes poczęstował mnie papierosem.

— Skoro znamy się już dawniej, chyba pan nie odmówi... — zacząłem.

— Nie powiem ani słowa o Atlantyku, mam go powyżej uszu zresztą szczegóły lotu są znane. Z pewnością le „Lot Polski" jako pismo powietrzne pisał już o tem swego czasu.

Pomówmy o czem innem, o czemś co interesuje mnie w tej chwili całą duszą — o was!

Bądź, co bądź znam się trochę na lotnictwie, ale nigdy nie przypuszczałem, żeby w ciągu tak krótkiego czasu można było tyle zrobić. Jestem zachwycony polskim lotnictwem. Produkujecie prototyby, budujecie płatowce, latacie nad Afryką. Brawo! Słyszałem już o tem we Francji, ale na honor nie żałuję, że przekonałem się o tem naocznie.

Jeśli chodzi o wywiad — proszę! Ale nie chcę mówić o niczem innem jak o waszej pięknej „Pologne" i jej lotnictwie.

— Więc uważa pan, że jest dobrze?

— Żupełnie dobrze jeszcze może nie jest, ale będzie, zapewniam pana, że będzie. Wzięliście tempo i idziecie całą parą. Jestem szczęśliwy, że mamy takich sprzymierzeńców.

Próbowałem pytać o jego projekty na przyszłość.

Wrócił do Polski.

O zamierzonych lotach?

Polska.

O rozwoju lotnictwa francuskiego.

Zapewnił mnie, że w tej chwili jest zbyt zajęty Polską.

— Czy może mi pan powiedzieć czemu należy przypisać, że na całym świecie mamy teraz mnóstwo katastrof powietrznych?

— Widzi pan — odpowiedział Costes poważnie — katastrofy w lotnictwie przychodzą serjami. Wiemy o tem wszyscy, Lotnicy wszelkich państw. Śmierć nie przychodzi nigdy pojedyńczo, pamiętam to z najdawniejszych lat, kiedym się tylko zetknął z lataniem. Wsiadając do samolotu podczas takiej impassy nie można być niczego pewnym. Ale mam nadzieję, że „serja" skończyła się już i, że stoimy przed szczęśliwym sezonem.

Lecz a propos na wszelki wypadek nie dam panu autografu, bo gdybym niechcący należał do „serji", napisałby pan artykuł z oświadczeniem, „że przeczuwając..." Nie tego stanowczo nie chcę, jestem przesądny i boję się sprawić panu przedwczesnej przyjemności, bo musiałbym być wściekły na tamtym świecie.

— Tak źle chyba nie będzie.

— Chyba, lecz co do autografu... pan rozumie.

— Tak rozumiem.

JERZY LEWESTAM

Kitty. 4)

NOWELA.

— Mam lożę w Grand Guignol — powiedziała — Pójdziemy dziś wieczór. Dobrze?

Zgodził się natychmiast. Było mu wszystko jedno gdzie mają pójść. Miał zresztą co do tego swój maleńki plan.

* * *

W drodze do teatru Kitty robiła wrażenie nieco roztargnionej. Przerywała rozpoczęte zdania w połowie, oglądała się często za siebie. Nie widział jej nigdy tak niespokojnej.

— Kitty, czy boisz się może czego? — zapytał wreszcie.

Spojrzała na niego dziwnie.

— Czegożbym miała się bać?

* * *

Teatr był przepełniony. Paryż, a zwłaszcza zwiedzający go cudzoziemcy, lubili dreszczyk grozy. Uważano widocznie, że okres powojenny jest już za spokojny Pan X. który denerwował się od 13 lat utrzymaniem kursu akcyj swych kopalni węgla na równi z lady Y dręczącej się wiecznie tajemnicą z kim zdradza ją obecnie pan małżonek, pragnęli posmaczku prawdziwej tragedji.

Tomasz zadał sobie pytanie, dlaczego Kitty wybrała dziś właśnie ten teatr okropności?

Podniesiono kurtynę.

Zaczęło się odrazu strasznie. Łódź podwodna zatopiona na dnie oceanu. Załoga, w jednej ocalałej komorze, żyje resztkami powietrza. Ludzie upodabniają się do zwierząt, które utrzymuje jeszcze w jakiej takiej karności, rewolwer kapitana. Ci ludzie cenią sobie jednak łachman życia i bronią go zaciekle, choć nie ma już dla nich żadnej nadziei.

Gra była tak dobra, że w pewnej chwili lotnik poczuł brak powietrza. Kitty musiała doznać podobnego uczucia gdyż pochyliła się naprzód i nagle cofnęła w głąb loży.

— To okropne — szepnęła, patrząc uporczywie na widownię

W tej chwili na scenie huknął strzał. To kapitan zastrzelił marynarza Billy, który w przystępie szału rzucił się na bańki z tlenem.

Kitty cofnęła się jeszcze głębiej.

— Czy denerwuje cię sztuka? — zapytał Tomasz — możebyśmy tak poszli?

— Ach nie — odparła niecierpliwie — ...to nie to.

Tragedja zbliżała się ku końcowi, marynarze dusili się.

Kitty siedziała w nieruchomej postawie, która przypomniała mu nieznaną pasażerkę startującą z Warszawy.

Zbudził ją dopiero grzmot oklasków i ostre światło kinkietów. Publiczność szalała. Zwłaszcza starzy, bogaci amerykanie, pędzący życie w wygodach i dostatku byli zachwyceni. Tragedja łodzi podwodnej odegrana z wirtuozerją budziła w nich miły dreszczyk ludzi patrzących na czyjeś cierpienia.

Kitty wstała nagle.

— Muszę odejść do telefonu.

Spojrzał na nią zdziwiony.

— Czyżby tak pilna sprawa?

— Owszem, pilna.

— W takim razie chodźmy.

— Nie, idę sama — mignął jej znany stanowczy błysk w oczach.

Wzruszył ramionami.

— Jak chcesz.

Wyszła. Tomasz pozostał sam. Pomyślał, że przecie Kitty jest strasznie dziwną osóbką.

* * *

Powoli ścichł gwar rozmów. Światła zgasły. Kurtyna powoli, powolutku poszła w górę.

Kitty jeszcze nie było.

Tomasz spojrzał nerwowo na zegarek. Telefonowała już dobre piętnaście minut. Boże, jak te kobiety są gadatliwe. Co można powiedzieć przez kwadrans. Czas, w którym on, Tomasz, przelatuje 50 kilometrów!

Grano teraz jakąś wściekle wesołą i głupią farsę. Qui pro quo mężów, kochanków, komorników i wierzycieli. Publiczność, która była jeszcze pod wrażeniem „łodzi podwodnej", siłą kontrastu śmiała się z każdego dowcipu Śmiech wybuchał, toczył się po sali jak fala, cichł, poczem znów się rodził z większą jeszcze siłą.

Minęło znów 10 minut. Kitty wciąż nie było.

W trzecim rzędzie krzeseł starszy pan z łysiną śmiał się ochrypłym, zdartym głosem, który wświdrowywał się poprostu w nerwy lotnika. Było to nieznośnie przykre uczucie, przenikające całą jego istotę.

Dlaczego nie wraca?

Minuty wloką się wolno. Publiczność bawi się coraz lepiej. Pan z trzeciego rzędu dochodzi do jakiejś wirtuozerji śmiechu. Wyrzuca z siebie niskie, gardłowe „g-g-g!..", przechodzące stopniowo w wysokie i coraz bardziej piskliwe „a-a-a!..", potem w „i-i-i!.." Urywa i zaczyna od początku: „G-g-g!.."

To nie do wytrzymania. Gdzie Kitty?

— Pan szuka mojej żony — mówi jeden z aktorów na scenie — próżno. Znam ją od 12 lat i nigdy jej jeszcze nie znalazłem kiedym ją szukał. Jest taka jak wszystkie kobiety. Niknie gdy jest najbardziej potrzebna.

Nie. Dłużej Tomasz czekać nie może. Minęło już więcej niż pół godziny od czasu kiedy Kitty...

A może ona wcale nie telefonowała. Była tak dziwnie zdenerwowana. Siedziała tak głęboko w loży. Czyżby?...

W tej chwili sala znów zatrzęsła się od śmiechu Nielitościwy pan z trzeciego rzędu, obróciwszy się ku pilotowi poprostu cisnął w niego swą zachrypłą wesołością: „G-g-g!..", „a-a-a!..", „i-i-i!.."

Tomasz wstał.

* * *

— Pikolo! Hej, pikolo!

— Monsieur?

— Czy nie widziałeś tu pewnej damy przy telefonie?

— Damy? Widziałem wiele dam. Oh les femmes! — żartował z iście galijskim humorem.

— Milczeć! — huknął na niego Tomasz ostro — odpowiadaj na pytania.

— Do usług — powiedział pikolo, poważniejąc.

— Czy nie telefonowała tu teraz pewna pani?

— Nie, proszę pana.

— Czy jesteś tego pewien?

— Myślę, że jestem pewien, skoro tkwię tu od początku przedstawienia. Nikt nie łączył się tym aparatem, prócz pewnego rentiera, który kazał swej służącej Simonie przygotować kąpiel, gdyż...

— Czy macie tu inne aparaty dla gości? — przerwał lotnik.

— Nie.

Wsunął chłopakowi w rękę napiwek i jak szalony ruszył w kierunku szatni.

Znów krótka rozmowa z szatniarką.

— Czy pani z numeru 67 nie odbierała swoich rzeczy?

— 67, zupełnie słusznie. Nawet nie mogła przypomnieć sobie numeru garderoby, lecz płaszcz wisiał na wierzchu, więc...

— Czy była sama?

— Tak, sama.

— Nie zostawiła jakiego zlecenia?

— Nie, nic. Pani śpieszyła się bardzo. Kazała niezwłocznie zawołać taksometr i odjechała.

Tomasz stłumił przekleństwo.

Dokończenie na str. 20.

Kronika Międzynarodowa

POLSKA

RWD 2 w Bukareszcie

Na międzynarodowy zlot do Bukaresztu urządzony z okazji zjazdu F. A. I. (Międzynarodowej Federacji Lotniczej) Polska wysyła znanego pilota sportowego p. Skrzypińskiego z Aeroklubu Poznańskiego, pilotującego awionetkę RWD 2. Pan Skrzypiński (wraz z pasażerem) ma być w stolicy Rumunji na dzień 8 czerwca r. b.

Start polskiej awionetki nastąpi z Poznania i biec będzie po trasie: Poznań — Częstochowa — Dęblin — Kraków — Warszawa — Lida — Brześć — Kielce — Lwów — Czerniowce — Cluj — Bukareszt. Przyczem etap ostatni Cluj — Bukareszt jest obowiązujący dla płatowców wszystkich państw uczestniczących w locie. Przeprowadzona zostanie na nim próba szybkości.

Ciekawą cechą regulaminu zlotu jest to, że wyniki szybkości średniej całego czasu lotu nie będą odejmowane.

Lot dookoła świata

Por-pil. inżynier Lewoniewski ma przedsięwziąć niebawem lot dookoła świata Lecieć ma na awionetce PWS 52, specjalnie przekonstruowanej do dalekich lotów. Rajd jest organizowany i finansowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów.

Zakończenie lotu afrykańskiego

Kpt. pil. Skarżyński i por. inż. Markiewicz ukończyli pomyślnie swój lot dookoła Afryki i zostali powitani entuzjastycznie przez publiczność w Warszawie.

Artykuł o raidzie umieszczony w dziale ogólnym.

Gdańsk—Bukareszt—Saloniki—Ateny

Delegacja polska, która w dn. 1. IV. r. b. udała się do Grecji, Bułgarji i Rumunji celem przeprowadzenia pertraktacji z powyższemi rządami o przedłużenie linji Gdańsk — Bukareszt do Salonik.

Dnia 7-go kwietnia umowa z Bułgarją została podpisana. Rumunja i Grecja przystały również na umowę.

Delegacja polska w osobach szefa wydz. lotn. cyw. płk. Cz. Filipowicza, kpt. Piątkowskiego, dyr. P. L. L. „Lot" inż. mjr. Makowskiego, oraz delegata Sztabu Gł. mjr. Kwiecińskiego; po pomyślnem załatwieniu swej misji, powróciła już do Warszawy.

Linja zostanie przedłużona do Aten, krzewiąc polskość zagranicą.

Wysyłajcie listy drogą powietrzną

Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej „Cidna" komunikuje, że rozkład letni (który podaliśmy w numerze poprzednim) umożliwia wysyłanie przesyłek i listów dostarczanych tego samego dnia w Wrocławiu, Pradze, Strasburgu, i Paryżu.

Lotnictwo zaczyna konkurować z telegrafem.

ANGLJA

Kłopot z linją

Ang'icy wciąż nie mogą się zdecydować którędy puścić swą magistralę lotniczą Londyn — Indje. Przechodziła przez Włochy, potem przez Bałkany, obecnie znowu przez Włochy.

Wielka szkoda, że tak mało robimy, aby zwrócić uwagę turystyki i komunikacji międzynarodowej na korzyści, wynikające z tranzytu przez Polskę, na czem moglibyśmy doskonale zarobić. Polskie Linje Lotnicze „Lot" organizują już dziś bardzo pokaźny i ważny odcinek lotniczy, przechodzący przez Polskę i sięgający na południe aż do Turcji P. L. L. „Lot" mógłby doskonale i z obopólną korzyścią współpracować z Anglikami w nawiązaniu lepszej komunikacji Europy z Indjami i— następnie — Australją!

FRANCJA

Rekord śmigłowca

Niedawno pisałem o włoskim rekordowym locie śmigłowca D'Ascanio. Obecnie jeszcze lepiej spisał się śmigłowiec inżyniera francuskiego, Stefana Oemichen'a. Wzleciał pionowo na wysokość 80 m, zdobywając w ten sposób dla Francji rekord światowy w tej dziedzinie.

Francuski lot okreżny

Po raz pierwszy lot okrężny organizuje stowarzyszenie nie lotnicze lecz samochodowo-motocyklowe, pozatem przy udziale prasy. Lot ten, który zakończy się 10 maja, może właśnie dlatego jest wyjątkowo łatwy dla uczestników. Nie żąda się od nich żadnych nadzwyczajnych wyczynów, jest to prawie tylko wycieczka turystyczna. Tego rodzaju przedsięwzięciom należy gorąco przyklasnąć. Propagują one znacznie lepiej ideję lotnictwa wśród szerokiego ogółu, niż imprezy efektowne ale dopuszczające ewentualność wypadku nieszczęśliwego.

Stulecie śmigła

Śmigło zostało wynalezione w r. 1831 przez Francuza, Fryderyka Sauvage'a. Doniosłość wynalazku jest łatwa do zrozumienia, jeśli się zważy, że dzięki niemu powstały aż dwa nowoczesne rodzaje komunikacji, okrętowej i lotniczej.

Nowa serja rekordów

Francja ma w ostatnich czasach wyraźne szczęście do rekordów lotniczych. Rekordy tak już spowszedniały, że zadowolimy się tylko ich wyliczeniem. Dnia 8 kwietnia r. b. piloci Fréton i Lavergne zdobyli rekord odległości (3467 km) i długości (29 godzin 38 minut) w obwodzie zamkniętym w kategorji awionetek wagi 400 kilogramów. Reginensi i Viscaya 11 kwietnia zdaje się (potwierdzenia urzędowego jeszcze brak) ustalili rekord wysokości (5100 m) dla awionetek, ważących poniżej 280 kg. Por. Paris tego samego dnia osiągnął aż trzy rekordy szybkości, w ten sposób stając się, wraz z poprzedniemi swemi rekordami, właścicielem jedenastu rekordów!

RUMUNJA

Podróż hrabiego Bibesco

W krajach gorących kanały irygacyjne stanowią poważne niebezpieczeństwo w razie lądowania przymusowego. Kanały te, przerzynające pola uprawne, są nieraz prawie niewidoczne. W taką właśnie pułapkę wpadł ostatnio hr. Bibesco, prezes F. A. I., w czasie swej podróży na Wschód, o której wspomniałem w jednym z numerów „Lotu Polskiego". Ofiarą wypadku padł pilot, który stracił przy tem życie. Samolot, trzysilnikowy Ford, własność króla Rumunji, Karola, uległ kompletnemu zdruzgotaniu.

ITALJA

Samolot w wyższych sferach

Lotnictwo w Italji znajduje się pod specjalną opieką rządu, a latanie uważane jest wśród jego członków za chleb powszedni. W ostatnich dniach na spotkanie eskadry, wracającej z manewrów, wyruszył samolotem sam premjer Mussolini, mając za pilota Ministra Lotnictwa, Italo Balbo.

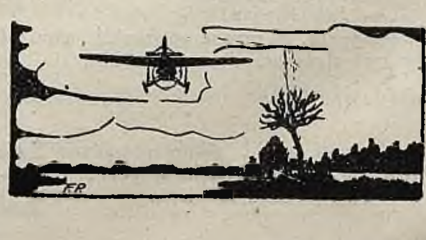
STANY ZJEDNOCZONE

Nowy pomysł

Na nowym, znajdującym się obecnie w budowie, super Zeppelnie amerykańskim będą zainstalowane specjalne kosze obserwacyjne. Kosze te, mogące pomieścić po jednym tylko obserwatorze, będą spuszczane ze sterowca na linie względnie windowane spowrotem. Inowacja ta umożliwi oficerowi w koszu czynienie niepostrzeżenie obserwacyj natury wojennej, podczas gdy sam sterowiec będzie się krył w głębi chmury. Z większej odległości kosze te, wynurzające się z chmur, oczywiście nie dadzą się łatwo zauważyć. Pozatem kosze mają ułatwić lądowanie sterowca podczas mgły.

Tajemnica powodzenia

Dlaczego Amerykanie prą do zbudowania łańcucha pływających wysp-lotnisk na szlaku lotniczym Ameryka — Europa? Będzie to przedsięwzięcie bardzo a bardzo kosztowne, a dość wątpliwej celowości. Budowa pierwszej takiej wyspy, o dwie godziny podróży od New Yorku, ma już być zdecydowana. Nie będzie tam obowiązywał zakaz sprzedaży alkoholu, istniejący w granicach Stanów. Czyżby to było sekretem powodzenia idei wysp pływających.









Lotnicy polscy kpt.pil. Skarżyński i por.-obs. inż. Markiewicz po dokonaniu szczęśliwie lotu dookoła Afryki. Na zdjęciu obaj lotnicy w towarzystwie Min. Kühna, gen. Roupperta i Szefa Dep. Aer. płk. Rayskiego.



Z SZEROKIEGO ŚWIATA





1. Pierwszy samolot z silnikiem Diesla.

2. Król Iraku organizuje flotę powietrzną.

3. Los Angelos: Bankowcy współcześni przewożą pieniądze uzbrojeni w maski przeciwgazowe.

4. Francuscy piloci Moench i Burtin dokonali wspaniałego raidu Paryż—Tokio — Paryż, przelatując 35.000 km. w 250 godz.

5. Minister lotn. franc. Dumesnil w towarzystwie pilota Costes'a.

6. Meldunki pilotów francuskich podczas meetingu lotniczego w Orly.

7. Grupa pilotów koncertująca przed startem.

LATAJĄCE DZIWOLĄGI



Niektóre twory techniki ludzkiej przypominają jakieś niesamowite potwory starych legend.

Czyż współczesna technika i jej wymogi nie stworzą nowych pojęć estetycznych, opartych na dawnej mitologicznej fantazji?

Z działalności L. O. P. P.



p. Władysław Baliński ustępujący dyrektor, któremu Zarz. Gł. L. O. P. P. wyraził uznanie za wieloletnią owocną dla Ligi i obywatelską pracę na stanowisku dyrektora Zarz. Gł.





Otwarcie kursu O P. G. dla nauczycieli w Król. Hucie.
Organizacja drużyn O. P. G. dla salin wieliczańskich, woj. Krakowskie. Zdjęcie w grocie Hallera.

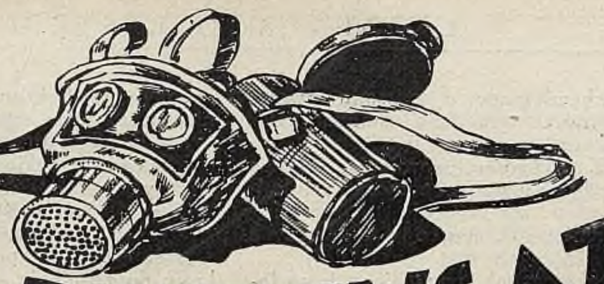




Otwarcie kursu O. P. G. dla urzędników państwowych w Królewskiej Hucie.

Kurs O. P. G. III kl. dla policji państwowej i straży pożarnej zorganizowany przez Pow. Kom. L. O. P. P. w Koninie.

OBRONA PRZECIWGAZOWA



J. M. Ł. *Na prawach rękopisu.*

Wojna chemiczna w świetle prawa międzynarodowego.

222. Delegacja Sowiecka zwróciła uwagę Komisji na następujący artykuł projektu konwencji, złożony przez nią: „Wszystkie metody i środki działania chemicznego (wszystkie bojowe gazy duszące, również środki służące do wyrzucania ich, jako to: miotacze gazów, pulweryzatory, zbiorniki, miotacze ognia) i wojny bakterjologicznej, znajdujące się w rozporządzeniu wojska, bądź w magazynach, bądź w wytwórniach, powinny być zniszczone w przeciągu 3 miesięcy, od chwili nabrania mocy obowiązującej w obecnej konwencji".

223. Delegacja polska, nie sprzeciwiając się bynajmniej powyższej propozycji, wyraziła jednak zdanie, że zmniejszając lub znosząc taki czy inny sprzęt, służący do napadu chemicznego, stworzonoby tylko złudzenie, nie rozstrzygając w istocie zagadnienia wojny chemicznej.

224. W drugiej połowie 6-ej sesji, delegacja angielska przedstawiła memorjał, dotyczący interpretacji pewnych wyrazów, użytych w tym rozdziale, mianowicie co do kwestji, czy używanie gazów łzawiących uważać należy, jako sprzeciwiające się protokółowi genewskiemu i postanowieniom zawartym w części V-ej projektu konwencji.

225. Delegacja francuska przedstawiła pewne uwagi dotyczące tego memorjału. Komisja nie uważała za wskazane wypowiedzieć się ostatecznie w tej kwestji. Znaczna część delegacji oświadczyła jednak, że popierają interpretację kwestji poruszonej w memorjale angielskiego rządu.

226. Komisja przygotowawcza uważa, iż jest rzeczą nader pożądaną, aby wszystkie rządy, mające zamiar wysłać swoich przedstawicieli na konferencję rozbrojeniową, zbadały bardzo uważnie tę kwestję, której ważne znaczenie komisja uznaje i to w taki sposób, by zagadnienie to zostało wszechstronnie oświetlone na konferencji.

227. Delegacja polska złożyła deklarację następującą:

„Uznając wartość moralną aktów międzynarodowych, zabraniających używania w czasie wojny środków chemicznych i bakterjologicznych, wydaje się rzeczą konieczną uzupełnienie tych aktów przez zarządzenie mające na względzie środki praktyczne, zapobiegawcze i możliwe do wykonania. Środki te powinny być tej natury, by stosowanie napadu chemicznego stało się jeżeli nie niemożliwem, to przynajmniej utrudnionem; — powinny one ograniczyć skuteczność takiego napadu, powinny one stanowić nową gwarancję, że złamanie podpisanych uroczyście zobowiązań nie pozostanie bez przykrych konsekwencyj dla państwa winnego niedotrzymania umowy międzynarodowej.

„W myśl tego należałoby mieć na względzie zawarcie konwencji pomocy międzynarodowej w najszerszym zakresie, na korzyść kraju, który padł ofiarą napadu chemicznego, lub bakterjologicznego. Pomoc taka, mająca charakter wybitnie humanitarny (pomoc sanitarna, naukowa etc.) powinnaby była zdobyć ogólną aprobatę.

„Zbadanie tego zagadnienia mogłoby być przeprowadzone w odpowiedniej chwili w łonie Ligi Narodów".

228. Delegacje: finlandzka, rumuńska i jugosłowiańska przyłączyły się do tej deklaracji.

229. Co się tyczy artykułu 39, deklaracja niemiecka jest zdania, że skutek zakazu stosowania broni chemicznej nie będzie całkowity, jeżeli zakaz ten nie będzie się odnosił również do czynności przygotowawczych odnośnie użycia tej broni (wyszkolenie wojska etc.).

230. Ta sama delegacja oświadczyła, że projekt zmniejszenia i ograniczenia zbrojeń powinien w pierwszym rzędzie zabronić używania broni mających charakter zasadniczo napastliwy, których skutki niszczycielskie zagrażają nietylko armjom, lecz i ludności cywilnej, a mianowicie: bomb lotniczych, dział wielkiego kalibru, wozów pancernych wszelkiego rodzaju.

231. Propozycje delegacji niemieckiej, dotyczące zakazu stosowania bomb lotniczych (230), usunięcia i zniszczenia dział wielkiego kalibru i wozów pancernych, zostały przez komisję odrzucone.

* * *

Projekt konwencji, jako program prac dla ogólnej konferencji rozbrojeniowej, która zbierze się prawdopodobnie w pierwszych miesiącach 1932 r. jest bezwątpienia krokiem naprzód na drodze do materjalnego rozbrojenia, licząc się z obecnym stanem bezpieczeństwa świata i biorąc pod uwagę, że niektóre strony tego rozległego zagadnienia stanowią wciąż jeszcze kwestję bardzo delikatną, ze względu na warunki międzynarodowe.

* * *

Reasumując — możemy stwierdzić, że po zakończeniu wojny światowej, która wykazała wielkie wartości bojowe broni chemicznej, czynione były niejednokrotne usiłowania do przeprowadzenia powszechnego zakazu wojny chemicznej drogą umów międzynarodowych, — z drugiej strony wiemy, że umowy te nie nabrały dotąd mocy obowiązującej, ponieważ nie zostały ratyfikowane przez wszystkie państwa[1]). Jeżeli w przyszłej wojnie weźmie udział państwo nieumowne, użycie tej broni będzie usprawiedliwione.

Nasuwa się zatem pytanie, czem należy tłomaczyć niemoc tych usiłowań międzynarodowych do urzeczywistnienia powszechnego zakazu wojny chemicznej (i bakterjologicznej) zapomocą umów powszechnie obowiązujących?

Otóż dzieje się to dlatego, że w obecnym stanie światowej produkcji chemicznej i techniki wojennej, zakaz stosowania broni chemicznej nie może mieć realnych podstaw, albowiem:

1) Bojowe środki chemiczne mają dwojaki charakter użytkowności; nie można zabronić pokojowego rozwoju przemysłu chemicznego, gdyż stanowi on podstawę życia gospodarczego kraju, pomimo, że niektóre produkty jego mogą być zużytkowane do celów wojennych.

Pozatem, pokojowy przemysł chemiczny może, w razie konieczności, być dostosowany w krótkim czasie do potrzeb wojennych. Potrzebny do tego celu przeciąg czasu zależny jest od stopnia technicznego rozwoju tego przemysłu.

---

[1]) Protokół genewski z 1925 r. o zakazie wojny chemicznej, nie został dotąd ratyfikowany przez następujące państwa: Abisynja, Ameryka (Stany Zjednoczone), Brazylja, Bułgarja, Chili, Czechosłowacja, Estonja, Grecja, Japonja, Łotwa, Luksemburg, Holandja, Nikaragua, Norwegja, Salwador, Siam, Szwajcarja i Węgry.

2) Kontrola przemysłu chemicznego, z powodu dwojakiego jej charakteru użytkowności, nie daje żadnych gwarancyj.

3) Przy istnieniu innych rodzajów uzbrojenia, bojowe środki chemiczne mogą łatwo być użyte zapomocą artylerji i lotnictwa.

4) Niema możności ograniczenia naukowo-badawczych prac laboratoryjnych.

Wobec tych trudności technicznych, wynikających z właściwości bojowych środków chemicznych, sygnatarjusze umowy międzynarodowej o zakazie wojny chemicznej, muszą polegać wyłącznie na sumienności swoich przeciwników. Z drugiej strony, historja haskich konwencyj przestrzega przed zbytniem poleganiem na międzynarodowych traktatach. W tem tkwi właśnie powód wzajemnej nieufności państw umownych. Z chwilą, gdy wojna wybuchnie, wszelkie ograniczenia dotyczące ilości lub typu wojny chemicznej mogą stać się gołosłownemi. Naród, który złamie pakt Kellog'a, nie uszanuje i zakazu dotyczącego użycia broni chemicznej. Wzajemne to niedowierzanie jest tak wielkie, że wszystkie kraje czynią przygotowania do obrony przed bronią chemiczną i do użycia jej, w razie konieczności, jako legalnego środka odwetowego.

Pozatem wzajemne niedowierzanie potęguje się niebezpieczeństwem, jakie tkwi w braku równowagi w przemyśle chemicznym świata[1]), który to brak został wyrównany do pewnego stopnia po wojnie światowej, lecz zagadnienie chemikalji precyzyjnych i monopol na nie w I. G. F. I. A. G. jak również wynikające stąd pretensje Niemiec do hegemonji, zmuszając kraje do zbrojenia się chemicznego.

(d. c. n.).

---

[1]) Wojnę chemiczną, z punktu widzenia przemysłowego i technicznego traktuje bardzo szczegółowo: 1) Lefebure, b. major „The Riddle of the Rhine" New York, 1923 r. i 2) ppłk. Z. Wojnicz-Sianożęcki i inż. Z. Drogosław „Samoobrona kraju" (w świetle stosunków społecznych i przemysłowych) Warszawa 1926 r. i 3) cały szereg publikacyj w „Chemical Walfare" Journal U. S. A. oraz w „Journal of Industrial and Engineering Chemistry" U. S. A.

Por. M. ZIEMBIŃSKI.

WSPÓŁPRACA DRUŻYN RATOWNICZYCH P. C. K. Z DRUŻYNAMI O. P. G. i O. P. L.

Drużyny ratownicze P. C. K. są organizacją specjalną, tworzoną przez P. C. K., a powołaną do zadań ściśle humanitarnych pod znakiem Konwencji Genewskiej. Zasadniczym celem i zadaniem drużyn ratowniczych P. C. K. jest śpieszenie z doraźną pomocą ludności cywilnej na wypadek katastrof żywiołowych rozmaitego rodzaju nieszczęśliwych wypadków oraz w czasie wojny udzielanie ratunku ludności porażonej gazami lub dymami bojowemi.

Zadaniem natomiast drużyn O. P. G. jest specjalizowanie się w akcji czynnej obrony przeciwgazowej ludności cywilnej, umiejętne niszczenie gazów bojowych, zatruwających atmosferę miast i osiedli ludzkich. Celem więc akcji drużyn L. O. P. P. jest jak widzimy zabezpieczenie ludności w czasie wojny od skutków, jakie mogą spowodować ataki nieprzyjacielskie lotniczo-gazowe. Z powyższego już wyraźnie zarysowuje się zasadniczy charakter pracy z jednej strony drużyn P. C. K. z drugiej zaś strony drużyn O. P. G. Wszędzie tam, gdzie zachodzą, lub gdzie można się spodziewać nieszczęśliwych wypadków z ludźmi, pieczę swoją roztaczają drużyny P. C. K., tam zaś gdzie należy zabezpieczać osiedla ludzkie od ataków lotniczo-gazowych, opiekę znowu sprawują drużyny O. P. G. i O. P. L.

Wydawać się więc może, iż te dwie organizacje nic wspólnego ze sobą nie mają i że rozbieżność pracy jest tak wielka, iż o zbliżeniu się i skoordynowaniu wysiłków mowy być nie może.

Zdawać się również może, że drużyny P. C. K. nie interesują się sprawami takiemi jak np. niszczenie gazów, odkażanie terenów, budowa pomieszczeń uszczelnionych i t. p., rzeczy, które stanowią istotną treść działalności drużyn O. P. G.

Tymczasem bynajmniej tak nie jest, a przynajmniej być nie powinno, i grubo omyliłby się ten człowiek, któryby sądził iż L. O. P. P. i P. C. K. nic wspólnego ze sobą nie mają. Wystarczy rzucić okiem na programy wyszkoleniowe drużyn O. P. G. i porównać je z programami drużyn P. C. K., a odrazu zauważyć można, że programy te obejmują szereg wspólnych przedmiotów. Jedynie rozpiętość skali tych przedmiotów dla poszczególnych rodzajów drużyn nie jest jednakową.

Zresztą nawet samo życie postawiło wyraźną kropkę nad „i". Znamiennym jest bowiem fakt, że we wszelkiego rodzaju pokazach publicznych zazwyczaj czynny udział biorą drużyny ratownicze P. C. K. narówni z drużynami O. P. G.

Niezależnie od tego, która z organizacji urządza pokaz prawie, że z „reguły" w ogólnej akcji biorą udział jedne i drugie zespoły.

Bo i naprawdę trudno sobie wyobrazić akcję sprawnego udzielenia pomocy ludności cywilnej na wypadek ataku lotniczo-gazowego bez wspólnie skoordynowanego wysiłku L. O. P. P. i P. C. K.

Znakomitym przykładem może tu być jedna z najbardziej wzorowo zorganizowanych placówek zagranicznych, a mianowicie stacja ratownicza w Wimmio (Szwajcarja).

Kierownikiem tej stacji jest kpt. Steck, delegat wojsk. służby technicznej, który podlega znowu stojącemu na czele stacji płk. Fierz'owi, członkowi Komisji Międzynar. Ekspertów dla spraw obrony przeciwgazowej ludności cywilnej Obydwaj zarazem pracują z ramienia Szwajcarskiego Czerwonego Krzyża.

Stacja ratownicza w Wimmis ma na celu niesienie pomocy w wszelkiego rodzaju katastrofach, nie wyłączajac katastrof spowodowanych gazami lub dymami trującemi. W Wimmis przeprowadza się specjalne studja nad sposobami obrony przeciwgazowej oraz metodami stosowania najrozmaitszego sprzętu ratowniczego. Pozatem stacja zajmuje się szkoleniem personelu fabryk i zakładów przemysłowych.

Jak widzimy więc akcja stacji w Wimmis mając na celu zadania wysoce humanitarne zarazem jednoczy w sobie centrum badań nad obroną przeciwgazową i metodami ratownictwa zagazowanych.

A czemże są nasze drużyny ratownicze P. C. K. i L. O. P. P., jak nie takiemi właśnie małemi stacjami „Wimmis", rozsianemi na całym obszarze Polski.

I chociaż kierownictwo nad drużynami podzielone jest pomiędzy L. O. P. P. i P. C. K., jednak w istocie mają te same zadania i cele, co stacja w Wimmis.

Różnica jedynie polega na tem, iż zakres działalności poszczególnych drużyn jest stosunkowo ograniczony, czemu zresztą nie można się dziwić ze względu na odrębną podstawę organizacyjną drużyn O. P. G. i P. C. K.

Nie jest mojem zadaniem w tej chwili rostrząsać w czyjem ręku właściwie spoczywać ma ogólne kierownictwo nad drużynami. Wypowiadanie się w tej kwestji jest conajmniej przedwczesne, a zresztą uzależnione od metod szkolenia drużyn O. P. G. oraz drużyn P. C. K. Chodzi mi jedynie o wyjaśnienie, jak mają współpracować ze sobą już istniejące drużyny ratownicze P. C. K. i drużyny O. P. G.

Ze względu na to, iż dotychczas nie istnieją żadne wytyczne, regulujące istotę współpracy wspomnianych drużyn, poglądy na współpracę jak również i sposób jej pojmowania bywa najróżnorodniejszy, niepozbawiony nieraz bogatej fantazji.

Zazwyczaj jednak współpraca między drużynami polega na sporadycznych pokazach lotniczo-gazowych, najczęściej w czasie t. zw. tygodni propagandowych.

W tych wypadkach robi się na gwałt jedną lub dwie próby, aby jakoś „Klapowało", następnie „finguje" się coś w rodzaju napadu lotniczo-gazowego, przyczem starannie zadymia się cały teren (ma to i swoje dobre strony, gdyż widz zatraca właściwy pogląd na całe widowisko), poczem drużyny

O. P. G. biorą się do odkażania terenu, a drużyny ratownicze P. C. K. do udzielania pomocy zagazowanym.

Lecz gdy przemija taki tydzień propagandowy, na horyzoncie współpracy drużyn zapanowuje zawsze przeraźliwa cisza, a nawiązany przejściowy kontakt urywa się gwałtownie, aż do następnego znowu tygodnia propagandowego.

Czy tak w rzeczywistości wyglądać powinna współpraca drużyn P. C. K. z drużynami O. P. G. i O. P. L? Gdzież należy szukać istotnych przyczyn takiego stanu rzeczy, co jest właściwie powodem często powstającej niezdrowej konkurencji, która nieraz budzi niechęć jednych drużyn do drugich, a co gorsza obniża wartość całej akcji w oczach społeczeństwa!

Mam wrażenie, iż przyczyn należy szukać nie w samych drużynach, lecz przedewszystkiem w wadliwiwie pomyślanej platformie, na której ta współpraca opierać się powinna.

W pierwszym rzędzie winien być ustalony ścisły (bezpośredni) kontakt między organizacjami fachowemi, kierującemi akcją wyszkolenia poszczególnych drużyn. Musi być nawiązany kontakt pomiędzy Inspektorami O. P. G. i O. P. L. a Instruktorami Okręgowymi P. C. K.

Obydwie te instytucje, a mianowicie L. O. P. P. i P. C. K. winne są ustalić ścisłe wytyczne, które dałyby możność „rzeczowego" skoordynowania współpracy pomiędzy poszczególnemi placówkami, a tem samem i drużynami O. P. G. i P. C. K.

Powinno się położyć specjalny nacisk na to, aby schematy i wytyczne do współpracy były dokładnie, a przedewszystkiem „życiowo" opracowane przez organa fachowe P. C. K. i L. O. P. P. Uwypukla się ta sprawa jeszcze dobitniej, jeżeli zważymy, iż drużyna P. C. K. posiada specjalną sekcję przeciwiperytową, która pracować musi w warunkach identycznych, co i drużyna O. P. G., a tem samem obydwie w jednakowym stopniu korzystać muszą chociażby z takich urządzeń, jak punkty dezyfekcyjno-kąpielowe (odkażalnie ubrań, ośrodki, czyli punkty wyjściowe, jak również i sposoby alarmu muszą być znane obu stronom; na dany sygnał stawić się muszą na punkt zborny drużyny P. C. K. jednocześnie z drużynami O. P. G.

Z tego też względu należałoby zwrócić baczną uwagę, na to aby wszędzie tam, gdzie istnieją równoległe drużyny O. P. G. i P. C. K. odpowiednio wyszkolone i wyspecjalizowane w zakresie swych czynności, istniał przymus przeprowadzania jaknajczęściej wspólnych ćwiczeń, któreby przedwszystkiem stwarzały istotne warunki pracy, a pozatem przekonywały członków drużyn, iż tylko dobrze przemyślana i skoordynowana współpraca dać może pożądane wyniki i korzyść społeczeństwu.

Członkowie drużyn przekonać się powinni, iż drużyny P. C. K. i O. P. G jednoczy wspólny cel i wspólne zadanie, a akcja ich uzupełnia się harmonijnie i tworzy całość.

Bowiem dobrze wykonane odkażenie terenu, dobrze przemyślane pomieszczenie uszczelnione są rzeczami nie mniej ważnemi dla człowieka, jak dobrze nałożony opatrunek lub umiejętnie przeprowadzona inhalacja tlenowa.

Zrozumienie tych na pozór prostych rzeczy jest niezmiernie ważne, tembardziej, że jeszcze szereg placówek odczuwa brak ludzi znających dokładnie istotę i cel działania zarówno drużyn O. P. G. jak i drużyn P. C. K. Trzeba położyć specjalny nacisk, by członkowie poszczególnych drużyn, pomimo przynależenia do innej organizacji, traktowali siebie szczerze, po koleżeńsku, jako ludzie, którzy we wspólnym wysiłku dążą do osiągnięcia wzniosłego celu jakim hołdują P. C. K. i L. O. P. P.

Trudno mi jest zresztą precyzować wszystkie te zarządzenia, jakie oddawna istnieć powinny, jedno jest pewne, że nie mogą one odbiegać od życia i być opracowywane przy zielonym stoliku.

Dużą pomocą w tym względzie mogą być zjazdy, które łączyłyby wspólnie tych wszystkich, komu jest powierzona piecza i wyszkolenie drużyn, czyli na zjazdach urządzanych przez L. O. P. P. dla Inspektorów Wojewódzkich udział brać powinni również Instruktorzy Okręgowi P. C. K. i odwrotnie. Przyczyniłoby się to w znacznej mierze do nawiązania bliższego kontaktu, do wyjawienia i uregulowania szeregu bolączek, a przedewszystkiem i niezawodnie przyczyniłyby się tego rodzaju wspólne zjazdy do usunięcia istniejących różnic w poglądach, a tem samem przyczyn hamujących postęp współpracy.

Zamiast kroczyć jak po grudzie, praca posunęłaby się napewno raźno naprzód, a co najważniejsze uniknęłoby się tej dysharmonji, jaka w wielu bardzo wypadkach jeszcze pokutuje.

Z biegiem czasu, gdy sprawy bardziej dojrzeją, zajdzie zapewne konieczność zmodyfikowania metod szkolenia drużyn oraz sił podinstruktorskich, a tem samem wprowadzenia pewnych zmian w istniejących programach, lecz w dobie obecnej nie wszystko dojrzało do stopnia, aby można było przystąpić do reorganizacji metod szkolenia. Pragnąłbym, aby tych kilka uwag, które nasunęła mi obserwacja stanu faktycznego istniejącego wśród drużyn, przyczyniło się do jak najwydatniejszej współpracy pomiędzy drużynami ratowniczemi P. C. K., a drużynami O. P. G. i O. P L., a tem samem do przekonania społeczeństwa, iż drużyny te zasadniczo zmierzają do wspólnego celu i wzniosłego zadania roztoczenia jak najszerzej idącej opieki nad ludnością cywilną na wypadek ciążącej nad narodami zmory, jaką jest niebezpieczeństwo ataków lotniczo-gazowych.

ZAKOŃCZENIE KURSU O. P. G. INSTRUKTORÓW WOJEWÓDZKICH



Kurs Inspektorów Wojewódzkich O. P. G. na kopalni doświadczalnej „Barbara" w Mikułowie. Pośród kursantów kpt. Misiński, Insp. Główny O. P. G.. Dyr. Urz. Górn. Majewski, Dyr. Herman, red. Stopczyński, por. Zieliński.

W dniu kwietnia o godz. 12-ej w południe odbyło się w sali reprezent. Zaw. Zw. Kolej. R. P. rozdanie świadectw absolwentom Kursu Inspektorów Wojewódzkich O. P. G.

Na uroczystości tej obecni byli Prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. Eberhardt, gen. Kwaśniewski, mjr. dypl Rozwadowski ze szkoły gazowej, insp. główny O. P. G. kpt Misiński oraz przedstawiciele prasy.

Do Zgromadzonych pierwszy przemówił prezes Zarządu Gł. inż. Eberhardt, który podkreślił znaczenie kursu, dziękował wykładowcom i absolwentom i życzył im powodzenia w dalszej pracy.

Z kolei zabrał głos gen. Kwaśniewski, wyjaśniając zadanie inspektorów w terenie w związku z obroną kraju.

Następnie przemawiał ppułk. Powierza Antoni w imieniu absolwentów, który dziękował Zarządowi za trudy poniesione przy organizowaniu Kursu poczem nastąpiło rozdanie świadectw przez prezesa Eberhardta.

Kurs ukończyło 14 słuchaczy.

S. ABŻÓŁTOWSKI.

OBRONA PRZECIWLOTNICZA ZAGRANICĄ

NA MARGINESIE POLEMIKI.

W ostatnich zeszytach Lotu Polskiego wywiązała się pomiędzy dyr. W. Balińskim, a inż. Kalusińskim[1]) dyskusja na temat zadań i struktury L. O. P. P. Obaj autorzy dyskutują nad kwestją udziału Ligi w obronie powietrznej — (o. p. l. i o. p. g.) — Państwa.

Zgadzam się najzupełniej z dyr. Balińskim, że „*chodzi wszakże o jedno: aby nie składać na organizację społeczną ciężkiej odpowiedzialności za przygotowanie Kraju do obrony i nie zdejmować tej odpowiedzialności z bark, na których ciąży*".

Liga *nie uchyliła* się od współpracy z Rządem w dziedzinie obrony przeciwlotniczej; co więcej Liga podjęła się inicjatywy wpojenia idei o. p. l. w jak najszersze warstwy naszego społeczeństwa. Znaczenie propagandowe i inicjatywne Ligi w naszem życiu państwowem bezsprzecznie jest wielkie. Weźmy dla przykładu chociażby organizację szkół mechaników dla młodzieży przedpoborowej. Liga zaincjowała właściwe lotnicze przysposobienie wojskowe, Rząd przyjął to zadanie na siebie i kontynuuje go z wielkim dla sprawy pożytkiem. Podobnie przedstawia się kwestja budowy sieci lotnisk i t. p. Liga wciągając w swe szeregi ludzi najrozmaitszych zawodów, zmusza ich do zainteresowania się lotnictwem, z którem przedtem wcale się nie stykali.

Same „czynniki odpowiedzialne", bez poparcia społeczeństwa częstokroć bywają bezsilne, szczególnie w obecnych ciężkich warunkach gospodarczych.

Jakiemi drogami powinna iść współpraca Ligi z Rządem w przygotowaniu Kraju do obrony przeciwlotniczej?

Dyskusja na ten temat dziś nie wydaje się być pożądaną. Stało się, że Liga zaczęła działać; oczywiście według pewnego planu. Czy ten plan jest dobry, wykaże praktyka. Pewne wahania na początku być muszą i niewątpliwie będą: byliśmy świadkami chwilowego załamania się programu lotniskowego. W roku 1928 na walnem zebraniu występowałem gorąco za utrzymaniem kredytów na budowę lotnisk w wysokości kredytów lat poprzednich. Występowałem przeciwko wnioskom tych, którzy stracili wiarę w realność ustalonego uprzednio planu. Ku wielkiemu memu zadowoleniu już program 1930 r. znowu, i bodajże ostatecznie, stwierdza konieczność tej akcji.

Ażeby prędzej i łatwiej znaleść właściwą formę dla nowej pracy L. O. P. P. wydaje mi się wskazanem obok istniejącej w Locie Polskim już od szeregu lat rubryki „Obrona Przeciwgazowa" stworzenie analogicznej — „Obrony Przeciwlotniczej". Obie „obrony" organicznie ze sobą się łączą, obie powstały wskutek jednego niebezpieczeństwa, jednak rzadko się spotyka ludzi łączących w sobie fachowość tak w jednej dziedzinie jak i w drugiej. Dochodzimy do tej fachowości różnemi drogami.

Utworzenie dwóch „trybun" na łamach Lotu Polskiego pozwoli na większą swobodę w wypowiadaniu się autorów dwóch różnych zawodów, jak również na prowadzenie ewentualnych dyskusyj, z których zawsze można wyłowić conajmniej szczyptę „prawdy".

UWAGI OGÓLNE.

W ostatnich dniach czytaliśmy znamienną wiadomość: Marszałek Francji Pétain, były dowódca armji frontu Północnego i Północno-zachodniego w wojnie światowej i wódz naczelny wojsk francuskich na wypadek wojny, ustąpił ze swego stanowiska, lecz poto, ażeby z polecenia swego rządu zająć się organizacją obrony powietrznej Francji.

Nie zważając na posiadanie tak wielkiego atutu, jakim jest francuska flota powietrzna (około 2.000 samolotów bojowych, czynnych), Francuzi usnali zagadnienie o. p. l. kraju za nader ważne i aktualne.

Istotnie zaniepokoiło Francję, iż państwa sąsiednie jak Anglja i Włochy zaczęły w tej dziedzinie ją wyprzedzać. Oczywiście Niemcy, aczkolwiek nie mają prawa utrzymywania lotnictwa wojskowego — tego narzędzia obrony aktywnej, nie zaniedbują pasywnej obrony Rzeszy.

Wszystkie wymienione wyżej narody mają już dużą praktykę w obronie przeciwlotniczej, gdyż w czasie wojny światowej bombardowały się nawzajem. To też korzystnem dla nas będzie zapoznać się z ich poglądami na to zagadnienie w dobie dzisiejszej, gdy niebezpieczeństwo powietrzne jest o wiele większe niż w r. 1918.

W kilku zeszytach Revue Militaire Française za rok 1930 ogłosił ppłk. Vauthier, znany fachowiec w dziedzinie o. p. l., obszerne studjum pod tytułem „Obrona Kraju przed niebezpieczeństwem powietrznem"[1]). Oprócz własnych rozważań podaje on opinje wybitnych znawców zagadnień o. p. l. poza granicami Francji.

Z tą też pracą chcę zapoznać Czytelników Lotu Polskiego, podając ją w streszczeniu i zaopatrując we własne komentarze oraz uzupełnienia, zaczerpnięte z dzieł innych autorów cudzoziemskich.

Istotę obrony przeciwlotniczej ujmuje ppłk. Vauthier z właściwą autorom francuskim ścisłością i bardzo przejrzyście. „Ażeby zapobiec niebezpieczeństwu powietrznemu, trzeba się zwrócić przeciwko samolotom nieprzyjaciela — narzędziu napadów powietrznych. Wykonać to można zapomocą statków powietrznych, atakujących samoloty nieprzyjacielskie: w ich bazach (portach lotniczych, na lotniskach), w ciągu lotu; lub nawet wpobliżu objektu napadu. Ta trzecia czynność może być wykonana również zapomocą środków naziemnych, przeznaczonych do skrępowania lub zmylenia napadającego. Jednak żaden z obydwu środków obrony przeciwlotniczej nie jest niezawodny; nawet w przypuszczeniu nadzwyczajnego ich rozwoju nie można być pewnym zatrzymania napadu powietrznego nieprzyjaciela przed objektem bronionym.

Należy więc uzupełnić środki obrony — powietrzne i naziemne, inną organizacją mającą jako cel ograniczenie zniszczeń spowodowanych przez napady powietrzne. Trzeba zorganizować przeciwdziałanie wszystkim środkom napadu, które nadają się do wykorzystania ich przez lotnictwo: — przeciwko pożarom, gazom, bakcylom, materjałom wybuchowym, broni pokładowej, a nawet uzbrojonym oddziałom wysadzanym na ziemię. Oczywiście ta mnogość środków działania lotnictwa nie ułatwia zorganizowania obrony biernej.

Wreszcie koniecznem jest skoordynować wszystkie środki obronne i zapewnić ich sprawne funkcjonowanie".

W dalszych artykułach rozpatrzymy kolejno każdy z wymienionych środków obrony przeciwlotniczej: — obronę powietrzną, obronę naziemną jak również ich współdziałanie w ramach całości obrony kraju.

DOKTRYNA.

Po próbach wojny światowej, po jej ciężkich doświadczeniach, szczególnie dla Anglików i Francuzów, powstaje pewna doktryna o. p. l., jako części działań wojennych[2]).

Doktryna o. p. l. ma swoje dwie skrajne tendencje: — obrona „zaczepna" i obrona „obronna".

Wyrazicielem pierwszej, t. j. doktryny zaczepnej był zmarły niedawno generał włoski G. Douhet. Twierdzi on, że w przyszłości samoloty nieprzyjaciela będą wykonywać napady w masach. Ażeby tę masę pobić, trzeba mieć wielokrotnie

---

[1]) Inż. Kalusiński „L. O. P. P. — a obrona wnętrza kraju", Lot Polski Nr. 11, 1930 r. i Nr. 1, 1931 r. Wł. Baliński „O zadania i strukturę L. O. P. P", Lot Polski Nr. 3, 1931 r.

[1]) Revue Militaire Française. Styczeń — kwiecień 1930 r. Lieuntenant-Colonel Vauthier. „La défense du pays contre le danger aérien".

[2]) Według marszałka Foch'a „przez te słowa (teorja wojny i doktryna) należy rozumieć ujęcie i stosowanie w praktyce nie nauki o wojnie, nie ściśle zamkniętego dogmatu, wraz z owemi nienaruszalnemi prawami, poza któremi istnieją tylko herezje, ale pewnej ilości zasad, istotnie nie podlegających dyskusji, *gdy raz zostały ustalone*, a których zastosowanie jest zmienne stosownie do okoliczności, ale nie mniej zawsze jest zwrócone w jednym kierunku — kierunku przedmiotowym". (Principes de la guerre).

silniejsze lotnictwo myśliwskie — narzędzie obrony defenzywnej. Prowadzi to do absurdu; — obrona musi być silniejsza niż napad.

Istotnie z prac przedstawiciela doktryny obronnej, angielskiego generała Ashmor'a, dowódcy o. p. l. Londynu w ostatnich 18 miesiącach wojny światowej i organizatora o p. l. Anglji od r. 1924 do 1928, dowiadujemy się, że przy napadzie na Londyn 25 maja 1917 r. — przeciwko szesnastu niemieckim samolotom, wysłano w powietrze 74 angielskie samoloty myśliwskie, 13 czerwca na 14 Niemców było 94 Anglików, 7 lipca na 22 — 95.

Co zaś najważniejsze — samoloty angielskie nietylko nie zestrzeliły ani jednego Niemca, lecz nawet nie spostrzegły nieprzyjaciela w powietrzu. Później w działaniach nocnych (koniec roku 1917) przy nieco mniejszym stosunku obrońców do napadających wyniki były nie o wiele lepsze:

31 października: samolotów angielskich 50 — niemieckich 20, spostrzeżono 4, zbitych 0; 6 grudnia liczby te przedstawiały się: — 34, — 13, — 0, — 0; 18 grudnia — 47, — 16, — 4, trzy walki, w tem tylko 1 pomyślna.

To też gen. Douhet mówi, że samolot jest doskonałym środkiem ataku i bardzo słabem narzędziem obrony. Według niego bronić się można jedynie pierwszym atakując flotę powietrzną nieprzyjaciela.

Dziś samolotem zaczepnym jest samolot bombardujący. Jednak samolot ten walczy skutecznie tylko z ziemią, w powietrzu zaś jest prawie bezbronny.

Generał Douhet daje opis rzeczywiście *bojowego* samolotu, o którym będę mówił dalej.

„Bojowy" samolot pracuje na obronę kraju bądź bezpośrednio — atakując wyprawy nieprzyjacielskie w powietrzu, bądź też pośrednio — napadając na nieprzyjacielskie bazy, lub wykonywując represalje (działania odwetowe) za napady przeciwnika. Jednak głównym celem tego samolotu jest zdobycie panowania w powietrzu.

Gdy lotnictwo nieprzyjaciela zostanie raz rozbite, niebezpieczeństwo powietrzne przestanie istnieć.

Wyraziciel przeciwnych poglądów, wspomniany już generał angielski Ashmor twierdzi, że napady na lotniska, jak mówią o tem fakty z wojny światowej, nie dają tych wyników, których spodziewa się gen. Douhet.

Wbrew przytaczanym przez siebie cyfrom (patrz wyżej o obronie Londynu), uznaje on jako jedyny skuteczny sposób zadania ciężkich strat przeciwnikowi i zmuszenia go do zaprzestania napadów — obronę defenzywną, t. j. armaty i samoloty myśliwskie.

Ppłk. Vauthier nie uważa siebie za powołanego do oceny tej lub innej doktryny. Wnioski, które się nasuwają dzisiaj — pisze on — są dwojakie:

1. Oprócz działań zaczepnych lotnictwa bombardującego, trzeba użyć lotnictwa myśliwskiego do obrony kraju. Zrzeczenie się lotnictwa myśliwskiego jest równoznaczne z wyrzeczeniem się najsilniejszego środka obrony defenzywnej.

2. Jednak samo lotnictwo myśliwskie nie zapewni obrony skutecznej; koniecznem jest zwrócenie się do środków mniej potężnych, mniej sławnych być może, lecz bardzo pożytecznych — środków obrony naziemnej.

Dalej ppłk. Vauthier zwraca uwagę na dążność samolotów bombardujących do coraz silniejszego uzbrajania się z jednej strony, z drugiej zaś — na tendencję do przekształcania jednomiejscowych samolotów myśliwskich na wielomiejscowe. Czyli, że obie grupy samolotów dążą do jednego — stać się samolotem „bojowym".

Jeżeli ppłk. Vauthier nie chce zabierać głosu w dyspucie dwóch doktryn, tem bardziej nie uważam siebie za uprawnionego do tego; chciałbym jedynie zanalizować stan dzisiejszy lotnictwa państw najsilniejszych w powietrzu.

Anglja, której wybitny przedstawiciel o. p. l. gen. Ashmor głosi doktrynę defenzywną, idzie w kierunku wręcz przeciwnym. Posiada ona (bez dominjów) na 215 eskadr, a raczej plutonów (Flight = 5 — 6 samolotów) — 105, czyli 49% — bombardujących, 49 — 22,7% — myśliwskich i 61 — 28,3% rozpoznawczych.

Jeżeli zaś spojrzymy na program przyjęty przez parlament dla lotnictwa samodzielnego, tak zwanej „Obrony Kraju" (Home Defence) zobaczymy, że na 52 przewidziane dywizjony (eskadry po 3 „Flight'y") — 34, czyli 65%, przypada na bombardujące, t. j. ofenzywne, reszta zaś (18) myśliwskie — defenzywne.

We *Francji* ilość eskadr myśliwskich i bombardujących jest równa (po 32).

We *Włoszech*, według programu na rok 1930, na 1250 samolotów myśliwskich przypaŁa 865 — bombardujących.

Widzimy, że praktyka Włoch i Anglji nie zgadza się z teorją, którą głoszą ich czołowi reprezentanci w piśmiennictwie fachowem i ogólnem.

Dla nas mówić o doktrynie zaczepnej, przy naszych stosunkowo słabych siłach lotniczych i wielkich przestrzeni nadgranicznych, byłoby nieco za wczesne.

Tembardziej musimy przestudjować wszelkie urządzenia obronne i wybrać dla nas najbardziej odpowiadające.

Urządzenia te również są bardzo kosztowne i, jak zobaczymy dalej, mogą pochłonąć pieniędzy tyle, *ile się da*.

Konkurs

Modeli Latających Wodnopłatowców

organizowany przez „Lot Polski"

o puhar przechodni im. pułk. Meyera

odbędzie się w dniu 7 czerwca 1931 r. w Warszawie.

Zawodnicy winni stawić się w dniu 6.VI. 31. r. do godz. 12

w Redakcji — Długa 50 II piętro.





Zarząd Koła L. O P. P. przy gimn. im. A. Mickiewicza w Poznaniu. Od lewej ku prawej: skarbnik kol. Wasikowski, opiek. prof. Roszko, prezes kol. Gackowski, sekretarz kol. Przychodzki. Na stole model samolotu im. Bartla B. M. 5.

JERZY KOPERSKI.

NA STARYM SZLAKU

Kolumna ruszyła naprzód. Chrzęst charakterystyczny piasku, brzęk szabli — wszystko zginęło w nieprzebitym obłoku kurzu. Starzy i doświadczeni w afrykańskich marszach wojacy starannie pootulali się w burnusy i jak białe mumje kiwając się na koniach sunęli naprzód.

Przed nimi jechał dowódca.

— Mam nadzieję, że pan mnie rozumie panie pułkowniku. Nie mogę niestety polegać na własnych ludziach — pan i pańscy żołnierze muszą mi dopomóc.

Zimne spojrzenie siwych oczu, które w przyszłości miało podniecać tłumy, rannym życia dodawać, skrzyżowało się z głębokim spokojnym wzrokiem, z którego jasno można było wyczytać, że rozumie więcej niż trzeba. Istotnie zrozumiał! Oczyma wyobraźni widział czający się jak w pajęczej sieci epilog wyprawy — śmierć.

— Chodzi o zbawienie armji — cała Francja patrzy na pana, jeżeli się panu powiedzie, panie pułkowniku, może pan być pewien, że o panu nie zapomną!

Ulubionym ruchem wsunął prawą rękę za wyłogi munduru, lewą kładąc na biodrze.

— Jenerale może pan być zupełnie spokojny, my Polacy albo zwyciężamy albo giniemy — innego wyjścia nie znamy.

— Życzę ci książę zwycięstwa! — rzekł mały jenerał.

Poszli.

Minęło dni kilka zanim do obozu dotarła straszna wieść o klęsce. Na wysokich lancach zatknięte głowy przyjaciół — defilowały w rączym galopie przed szeregami. Na przedzie głowa wodza. Zamknięte oczy Sułkowskiego, zdały się ronić łzy za krew przelaną na darmo. Daleko w pustyni został po nich, jako jedyne świadectwo ich męstwa, stos nagich kości. W swej bezustannej żmudnej pracy pustynia przysypała ziarnkami piasku kości obcych przybyszów — pagórkiem czcząc ich ofiarność.

* *

W wiosce Nigerji było wielkie święto. Córka Ob-Um-Pa opłacona sowitym okupem miała zostać żoną dzielnego Baulambali. Od wczesnego ranku cała wieś była w gorączkowym ruchu. Przystąpiono już do świętego tańca wokół ognia, poprzedzającego jak wiadomo ukazanie się wodza z fetyszami. Nastrój był bardzo podniosły. Rytmiczne uderzenia tam-tamu zlewały się z klaskaniem tancerzy. Za chwilę ukazał się wódz niosąc fetysze. Drewniane kijki zakończone rzeźbą w kształcie głowy ludzkiej, nabijane błyszczącemi blaszkami.

Nagle obcy jakiś dźwięk zmącił podniosły nastrój. Było to jakby klekot setki, może tysiąca bocianów. Na plac wioskowy padł wielki cień. Za chwilę samolot podskakując kilkakrotnie stanął nieruchomo.

— Ładna historja, niech to djabli wezmą, lądować w takiem odludziu.

— Patrz, wioska przecie o dwa kroki...

— Szykuj no lepiej rewolwer, może to jacy ludożercy.

— W każdym razie mój drogi pomyśl tylko — dwa tygodnie temu czy pomyślałbyś serjo o tem w Warszawie, że twoja cherlawa anatomja może wzbudzić apetyt?...

— Brr...—jeżeli dowcip zjada się razem z mięsem właściciela to nie winszuję tym którzy ciebie połkną. Zdechną biedacy w strasznych konwulsjach. Mimo wszystko zbliżając się do wioski, przybysze ostrożnie oglądali się na wszystkie strony, trzymając rewolwery w pogotowiu. Cisza i pustka nie zwiastowały nic złowrogiego. Wreszcie ujrzeli rozległy plac. Dogasające ogniska, porzucone sprzęty...

— Bał się kozak tatarzyna! Możesz śmiało schować broń. Więcej ich przeraził nasz aparat niż oni nas.

— Co za rozkosz! Raz przynajmniej lądować bez tych głupich, nudnych owacji!

— Chodź Stasiu, poczekamy aż się czarni oswoją, a potem może zapiszemy się w złotej księdze króla Bum-bum, jeżeli ją posiada, jako pierwsi polscy lotnicy na ziemi afrykańskiej.

Zbliżyli się do opuszczonego tronu. Dziwny kształt pałeczek z ludzką głową zwrócił ich uwagę.

— Boże Wielki! Stasiu, patrz!

Z nabożnem skupieniem patrzyli na srebrne blaszki. Orzeł biały zrywający się do lotu, a pod nim N. Stare orły niosące sławę i cześć polskiego imienia, symbol honoru i wiary, witając młode orły powietrza, swe szczytne hasła.

Nie darmo bielały śród pustyni kości tułaczy-wojowników.

Z za węgła poczęły ukazywać się głowy czarnych.

KRONIKA MŁODZIEŻY.

Samolot zaatakowany przez pszczoły.

Zabawny wypadek zdarzył się przed paroma dniami na linji Marsylja — Paryż.

Samolot pasażerski obsługujący tę linję pilotowany przez p. Casanova wiózł ładunek pszczół dla pewnego odbiorcy paryskiego. Wskutek silnego wiatru jedna ze skrzynek obsunęła się i wieko odchyliło się. Pszczoły dostały się do kabiny i rozpoczęły zażartą walkę z trzema pasażerami. Kąsając ich boleśnie.

Gorsze było położenie pilota. Musiał ratować się zupełną nieruchomością.

Gdy płatowiec wylądował w Le Bourget twarz bohaterskiego lotnika była jedną maską.

Nietakt pszczół okazał się dla nich fatalny. Pan Minister Powietrza wydał zakaz transportowania skrzydlatych pasażerek.

SKRZYNKA POCZTOWA

WP. Falędzki — Kraków. Artykuł Pana nie nadaje się. Rękopis zwracamy pocztą.

WP. Nycz — Kraków Urzędnicza 18. Wojskowej szkoły lotniczej dla maturzystów niema.
Musi Pan wstąpić do szkoły podchorążych w Dęblinie.

WP. Rybińska Helena — Siedlce. Proszę nabyć książkę p. t. „Propaganda, jej metody i znaczenie" — Wł. Baliński.

WP. Henryk Rygier — Jasło. Redakcja nasza nosi się z zamiarem zorganizowania wycieczki samolotowej na Wystawę Kolonjalną w Paryżu, ale sprawa ta nie została jeszcze ostatecznie postanowiona.



Kurs O. P. G. dla młodzieży szkół średnich w Lublinie zorganizowany przez Kom. Wojew. L. O. P. P. Absolwenci kursu oraz wykładowcy z inspektorem O. P. G. pułk. Rudnickim na czele.

BOHDAN GRZESZCZAK.

OPIS SZYBOWCA (modelu) „LOT"

Nasz minjaturowy szybowiec różni się od poprzednich modeli opisywanych na łamach „Lotu Polskiego" — widocznem na pierwszy rzut oka — dużem wydłużeniem skrzydeł.

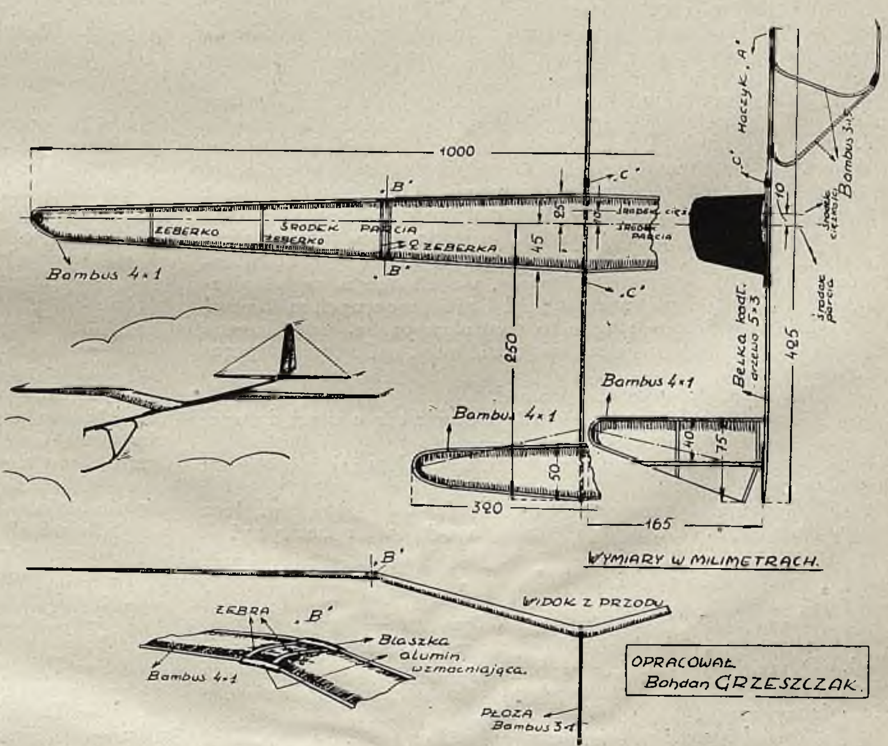
Ma to olbrzymi wpływ na zwiększenie własności lotnych szybowca i nadaje mu klasyczny wygląd szyb. rekordowych. Charakterystyczny także kształt posiada skrzydło widziane z przodu — w celu zwiększenia stateczności zostało wygięte w środkowej swej części w kształcie litery V. Budowa modelu nie przedstawia większych trudności.

Skrzydła i stery są zbudowane z bambusu. Beleczka kadłubowa z drzewa o wym. 5 $\times$ 3 mm. Podwozie z bambusu składa się z płozy umieszczonej w przedniej części belki kadłubowej.

Przy montowaniu modelu należy umieścić środek parcia poza środkiem ciężkości o 10 mm. Przód beleczki będziemy musieli obciążyć (najlepiej ołowiem) odpowiednim ciężarkiem (dla każdego modelu indywidualnie).

Przy przeprowadzaniu prób z modelem w locie pożądanem byłoby zmienianie kątów natarcia skrzydła.

Możemy także model wyrzucać w powietrze, używając do tego napiętej gumy zaczepionej o haczyk z drutu znajdujący się w przedniej części belki kadł. (w miejscu „A").





Początek na str. 7. (*Kitty*).

— Proszę o mój kapelusz, palto, laskę.

Wyszedł z teatru w pół przytomny. Owionął go Paryż i ruch.

Kitty znikła.

* * *

Tomasz siedzi u siebie w hotelu i myśli. Jest mu niesłychanie źle. Ściśle rzecz biorąc, nie myśli już, gdyż strawił nad tem całą noc. Dlaczego Kitty tak od niego uciekła. Tysiące domysłów, chwytanych gorączkowo i odrzucanych następnie jako nieistotne. Czy widziała z kim nie chciała się spotkać? Kim jest właściwie Kitty? Żoną uciekającą przed mężem? Kochanką, przed kochankiem? A może słynną międzynarodową aferzystką, lub nawet zbrodniarką spłoszoną widokiem znajomego detektywa?

Nie, to niemożliwe. Zresztą obojętne nawet. Jeden fakt pozostawał faktem. Kitty już nie ma. Stracił ją i kto wie czy ją jeszcze kiedy zobaczy.

To było najstraszniejsze i mocno bolało. Właśnie w chwili gdy pokochał. Młodo, głupio, bez zastrzeżeń jak gdyby miał znowu te 20 lat. Znikła Czy ci, co mówili o racjonalizacji uczucia nie mieli przypadkiem słuszności? Czy nie praktyczniej jest zasklepić się w skorupę codzienności i gwizdać na wszystko, żyjąc dobrą kolacją, lub gratyfikacją świąteczną. Nie myśleć, nie czuć, a nadewszystko nic sobie nie wyobrażać ..

* * *

Szukał ją wszędzie. Po wielkich bulwarach, w wąskich i ciasnych uliczkach przedmieść, w metrze, magazynach, kinach, autobusie. Kitty znikła tak nagle jak się zjawiła w jego życiu.

Nadszedł dzień startu.

Tomasz z ciężkiem sercem wzleciał ponad Paryż i poszybował po dobrze znanej trasie ku Pradze, wioząc w kabinie swego potężnego Fokkera 6 beztroskich, szczęśliwych pasażerów. Pogoda była wymarzona.

Tomasz myślał z rozpaczą, że może jej już nigdy nie ujrzeć. W gruncie cała jego osobowość buntowała się przeciw temu. Więc jakto? Tak poprostu, koniec. Poszła do telefonu i przekreśliła marzenia człowieka, który ponownie uwierzył w złudzenia młodości. To było okropne. Czyliż istotnie świat ten jest tak przeklęcie realny, że wszystko pod czem nie kryje się paskudne słowo „interes" z nieodłącznym towarzyszem „zysk" nie istnieje, że ta reszta, to tylko wytwory rozegzaltowanej wyobraźni człowieka-mimozy, wegetującego w cieplarnianej atmosferze pięknych legend i niedorzecznych majaków?

Jeśli tak jest w istocie to owo okrzyczane, współczesne życie nie warte jest najmniejszego zachodu, najlżejszego poruszenia knyplem.

Ale Tomasz w to nie wierzył.

Nie, on jeszcze zobaczy Kitty, dowie się o owej dziwnej tajemnicy, pokona przeciwny los.

Leciał wierząc, że świat nie jest takim jak się czasem usiłuje przedstawić.

Wiedział o tem napewno. Życie to ciężka gra, lecz zwyciężają silni. On będzie silnym, a wówczas zobaczymy!

* * *

Tomasz latał wciąż na linji Warszawa — Paryż.

Centrala „Cidny" chciała go przenieść na inną — odmówił. Odrzucił również bez wahania propozycję Państwowych Zakładów, Lotniczych, które pragnęły zaangażować go jako pilota fabrycznego.

Musiał bywać w Paryżu i szukać, s ukać.,.

Kitty przecie się odnajdzie, a wówczas... Tylko nie wolno wątpić, ani przez krótką chwilę n wątpić. Wiara ją odnajdzie,

* * *

Zauważył, że czas, miast zacierać obraz Kitty, czyni go coraz wyrazistszym. Ubarwiona przez jego fantazję, zatracała wszelkie skazy, zbliżając się do idealnego ty u młodzieńczych marzeń.

Przypominał sobie jej głos, oczy, ust. włosy. Z każdą chwilą stawała sie dlań droższą i bardziej po ądaną. Nie przypuściłby nigdy, że jest tak egzaltowanym człowiekiem. On, lotnik.

* * *

Tomasz zmienił się.

Kitty była gorszą od dawnej namiętności — koniaku. Namiętnością przedzierżgającą się w nałóg, Marzenia, rzeczywistość, fantazja, tworzyły dookoła niego jakiś cudaczny wir, w którym żył.

Latał jednak bez zarzutu.

Wyobrażał sobie nieraz, że Kitty siedzi tam w kabinie, że wystarczy by odwrócił głowę, a zobaczy ją, jak wtenczas— drzemiącą w wygodnym fotelu. Nieraz złudzenie było tak silne, że ulegał mu, odwracając się. Doznawał zawsze zawodu, który smagał go nową falą wspomnień.

Nieraz zadawał sobie pytanie, dlaczego nie był nigdy w życiu szczęśliwy, dlaczego tylu innych ludzi znajduje to co jest im w życiu potrzebne, a on miewa tylko miraże? Co przeszkodziło by sen o Kitty stał się rzeczywistością?

Powiedział to kiedyś głośno. Odpowiedziano mu, że tylko ci znajdują szczęście, którzy szukają „realnie". nie drapując je w płaszcze z obłoków.

— Rzeczywistość, przyjacielu, jeszcze raz rzeczywistość! Fantazja, złudzenia, marzenia to cechy ludzi słabych — mówił znajomek — My, ludzie trzeźwi, odrzucamy je ze wstrętem, jako obmierzły, niepraktyczny balast.

Znów słowo „niepraktyczny". W tej chwili Tomasz prawie pragnął być słabym.

* * *

Jest w Paryżu już dwa dni. Trzeciego dnia, jak zwykle, start.

Spotkał swego dawnego kolegę, Francuza. Znał go jeszcze z 1920 r. gdy z Misją Wojskową bawił w Polsce. Wieczorem poszli razem na kolację.

Nagle usłyszał za sobą znajomy śmiech.

Odwrócił się gwałtownie.

Tak, to ona. Siedzi tam, z Gustawem z depeszy. Na stole stoi butelka wina, W wazonie kwiaty. A Kitty śmieje się i patrzy, tak jak patrzyła na niego tam w Pradze.

To niemożliwe...

Gustaw jest zachwycony jak on. Jak on pije jej zdrowie. Ona przechyla się w krześle jak wtenczas i mruży oczy.

Przekleństwo!

Tomasz zrywa się z krzesła. Odtrąca zaniepokojonego dziwacznem zachowaniem kolegę. I równo, twardo jak automat, zbliża się do nich.

Myśli o jednem. Jego Kitty! Tylko jego! Czego chce od niej tamten?

— Chłystek z depeszy! — sepleni przez zęby i zaciska pięści.

Już jest przy nich. Kłania się.

— Madame, pani pozwoli!

Kitty podnosi głowę i nagle wybucha śmiechem.

— Ach, to pan, Tomaszu! Co za szczęśliwe spotkanie! Niechże pan pręciutko usiądzie z nami. Pan nie ma nic przeciw temu, Gustawie? To cudowne, że pana spotykam, myślałam o panu często.

Kitty zachowuje się jak gdyby nic, ale to absolutnie nic się nie stało. Jak gdyby rozstali się wczoraj w idealnej zgodzie i harmonji.

Gustaw patrzy ponuro.

Kitty nie daje nikomu dojść do słowa. Wspomina lot, Warszawę, Pragę.

— Czy nie uważa pan, że ta knajpka przypomina trochę tamtą?

— Tak, właśnie, uważam — odpowiada Tomasz twardo — i jeszcze jedno. Uważam, że pani się powtarza, Kitty.

— Doprawdy, pan nie jest dziś uprzejmy, bohaterski lotniku — Kitty śmieje się znów głośno, troszkę może za głośno i nieszczerze.

* * *

Jadą. Z jednej strony siedzi Gustaw, z drugiej on, Tomasz. Kitty usadowiła się pośrodku. Jest wesoła jak mała dziewczynka. Mówi bez przerwy.

Auto toczy się po jezdni, mlaskając gumami po m r m asfalcie.

— Teraz odwieziecie mnie do domu, a jutro pan dzie Tomaszu. Koniecznie!

Samochód stanął.

— Dowidzenia!

— Dowidzenia!

Obaj stoją chwilę, patrząc na zamykające się drzwi. Poczem odwracają się prawie jednocześnie.

— Pan mieszka? — pyta Gustaw.

— Hotel Khédive, niedaleko stąd. A pan?

— Ja za to daleko. Hotel Odessa. Odprowadzę pana, to będzie nawet prawie po drodze.

— Niech pan się nie fatyguje, to może ja. Jest ładnie.

— Ależ nigdy nie śmiałbym nadużywać pańskiej grzeczności. Przytem mam jeszcze coś do załatwienia.

— Jak pan sobie życzy.

— Wracam metrem — mówi Gustaw — Bardzo było miło poznać pana.

— Mnie również. Dowidzenia!

Uścisnęli sobie ręce i Gustaw zeszedł do metra.

Nareszcie — pomyślał Tomasz — ten idjota poszedł. Wrócę i rozmówię się z Kitty. Jak biedactwo musiało być wzruszone moim widokiem i co u ciężkiego licha znaczyło to tajemnicze zniknięcie.

Odwrócił się sam nie wiedząc czemu. W świetle latarni ujrzał głowę Gustawa, wyłaniającą się ze schodów metra.

— Ach, mam cię ptaszku. To tak?

Schował się za węgłem i czekał. Minuta. Dwie. Trzy. Już zaczynał sądzić, że było to przywidzenie, gdy Gustaw wychylił się znowu.

Wyszedł, ostrożnie rozglądając się na prawo i lewo poczem ostrożnie skierował się ku domowi Kitty.

Zastąpił mu drogę.

— Pan dokąd?

— A pan? — odparł niemal groźnie.

— Do Kitty! — wypalił Tomasz.

— Ja również.

Stali naprzeciw siebie podobni do dwóch zapaśników, szykujących się do walki.

— Jakiem prawem ty!..

Gustaw milcząc, podał mu kartkę.

Po odejściu tej latającej piły. Czekam!

(—) *K.*

— To niemożliwe, my się kochamy — jęknął pilot — tam w Pradze...

— Co było w Pradze? — huknął Gustaw.

Tomasz odwrócił się bez słowa i wolno odszedł wąską, pustą uliczką uśpionego Paryża. W gardle czuł słonawy, przykry smak.

Piloci podobno nigdy nie płaczą.

* * *

— Gotowe?

— Gotowe!

Silniki ryknęły potężnym, radosnym rykiem. Aparat potoczył się i śmiało, radośnie poderwał się do góry.

100, 200, 300, 1000, 1500 metrów!

Tomasz wziął kurs na Strasburg. Spojrzał w dół. W dali niknął gdzieś Paryż.

Tomasz odetchnął głęboko. I raz jeszcze spojrzał na oddalające się miasto-potwór. Spojrzał ostro, wzrokiem człowieka-ptaka.

Tam została Kitty. Widział ją dobrze. Stała się dlań nagle „sfinksem bez tajemnicy" — poprostu kobietą. Niczem więcej: „kobietą", ani demoniczną, ani tajemniczą, ot tak sobie, „poprostu".

Pasażerka z górnych snów rozpływała się w miarowym warkocie silników.

Zacisnął ręce na knyplu. Pozostało mu tylko lotnictwo i jakaś senna, mdła tęsknota za straconem bezpowrotnie złudzeniem.

* * *

Tomasz nie dowiedział się nigdy dlaczego Kitty zginęła wówczas z Grand Guignol'u.

Może poprostu ujrzała w sąsiedniej loży panią w podobnie skrojonej sukni?

Koniec.

Redaktor: *Jerzy Witkowski.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
Warszawa, Krakowskie Przedmieście № 11
Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 10 (46).
1.V — 15.V 1931.

Meeting lotniczy w Medjolanie.

Aeroklub E. Pensuti w Medjolanie organizuje w dniu 28 czerwca 1931 r. Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Medjolanie.

Meeting obejmuje następujące konkurencje:

a) wyścig z lądowaniem na punkt,
b) konkurs akrobacji,
c) konkurs strącania balonów.

W konkursie akrobacji mogą brać udział samoloty wszelkich kategoryj.

W wyścigu z lądowaniem na punkt oraz konkursie strącania balonów — tylko samoloty turystyczne o c. wł. od 350 kg. do 480 kg.

Termin zgłoszeń upływa dnia 10 czerwca 1931 r. Zgłoszenia winny być kierowane drogą przez Aeroklub R. P.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy międzynarodowe:

KLASA C (Samoloty silnikowe)

Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja) . . 8.822 km. 325 m.
Rekord długotrwałości lotu (Francja) . . . . . 75 godz. 23 min.

Obydwa rekordy ustanowili lotnicy: Bossoutrot i Rossi na samolocie Blériot 110 z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM. w Orenji w dn. od 26 lutego do 1 marca 1931 r.

Rekordy z obciążeniem 2.000 kg.

Rekord długotrwałości lotu (Francja) . . . . . 16 godz. 59 m.
Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja) . . 2.678 km. 600 m.
Rekord szybkości na przestrzeni 2.000 km. (Francja) . . 147 km. 402 m.

Trzy te rekordy ustanowili lotnicy: Lallouette i Reginensi na samolocie Farman typ 302 z silnikiem Hispano-Suiza 650 KM. w dn. 9 i 10 marca 1931 r. na trasie Chartres — Dhuilet i Le Bourget — Chartres.

Rekordy światowe.

Z ustanowionych wyżej rekordów międzynarodowych wchodzi na listę rekordów światowych z reg. F. A. I.

Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja) . . 8.822 km. 325 m.

KLASA C

Rekordy kobiece.

Rekord wysokości (St. Zjedn. Am. Poł.)

Miss Ruth Nichols na samolocie Lockheen Vega z silnikiem Prat & Whitney „Wasp" 425 KM.

Jersey, 6 marca 1931 r. . . . . 8.761 m.

Warszawa, dnia 15 maja 1931 r.
L. dz. 451/31.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.

LIGA • OBRONY POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 44.

RADA GŁÓWNA

W dniu 30 marca 1931 r. odbyło się posiedzenie Rady Głównej.

Obecni byli pp.: K. Vacqueret, K. Taylor, J. Berkiewicz, S. Kwaśniewski A. Mogilnicki, S. Płużański, S. Rouppert W. Sołtan, J. Eberhardt, S. Rudziński, C. Witoszyński, Z. Arnd, M. Huber, J. Zaczeniuk, J. Messing, M. Kwaśniewski, A. Bobkowski, Z. Skrzyński, Szepetys, Fr. Sławiński, T. Stopczyński, S. Wiktor, J. Przybyszewski, S. Floryanowicz, E. Zienkiewicz, A. Białas, Budkiewicz W. T. Baniewicz, W. Szaniawski, T. Halewski, W. Baliński, J. Kawecki, J. Misiński, W. Grzybowski.

Usprawiedliwili nieobecność: prezes J. Zagleniczny i członkowie pp.: L. Dziurżyński i S. Rybicki.

Przewodniczył wiceprezes p. dr. K. Vacqueret.

Po odczytaniu i przyjęciu bez zmian protokułu poprzedniego posiedzenia Rady Głównej z dnia 6 października 1930 roku, wysłuchano sprawozdania Zarządu Głównego za 5-miesięczny okres działalności Ligi, t. j. od października 1930 r. do końca marca 1931 r.

Sprawozdanie z działalności organizacyjnej, finansowej, propagandowej i lotniczej złożył v. prezes Zarządu Główn. p. Rudziński, a z działalności przeciwgazowej prezes Eberhardt.

Sprawozdanie nie wywołało dyskusji i przyjęte zostało przez Radę Gł. do do zatwierdzającej wiadomości.

Następnie poruszone zostały kwestje organizacyjne L. O. P. P., a w szczególności Zarządu Gł., nad któremi wywiązały się dłuższe debaty z udziałem wiekszości zebranych.

W końcu p. Floryanowicz zabrał głos w sprawie zbiórki pieniędzy przez „Koło Pań" i wyjaśnił, że jest w trakcie porozumienia z Kołem co do zorganizowania jego działalności, zgodnie ze statutem Ligi.

ZARZĄD GŁÓWNY

„Chwilki lotnicze" w czerwcu 1931 r. godz. 15.35 do 15.50.

2. VI. Djalog lotniczy — p. Zygmunt Kawecki, komedjopisarz. 9. VI. Słuchowisko[1]) — p. Zygmunt Kawecki, komedjopisarz. 16. VI. Niewolno zapominać! — p. Stanisław Tarwid. 23. VI. Pierwszorzędna rola sił powietrznych w przyszłej wojnie. — p. płk. Syrokomla-Syrokomski. 30. VI. O Leszku, który został pilotem. — p. Grzymała.

Podczas VIII tygodnia Ligi codziennie będą nadane komunikaty Ligi. Dnia 6.VI wygłosi przemówienie prezes Ligi.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. LWOWSKI.

Ogólne Zwyczajne Zgromadzenie Sprawozdawcze L. O. P. P. we Lwowie. Dnia 18 kwietnia b. r. odbyło się w sali sesyjnej Urzędu Wojewódzkiego Zwyczajne Ogólne Zgromadzenie Sprawozdawcze Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej we Lwowie.

Wśród obecnych zauważyliśmy m. in. Prezesa Sądu Apelacyjnego Dr. Adolfa Czerwińskiego, Rektora Medycyny Weterynaryjnej Prof. Bronisława Janowskiego, Rektora Politechniki Prof. Inż. Witolda Minkiewicza, Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych Inż. Pawła Prachtla-Morawiańskiego, Naczelnika Wydziału Artura Kopacza im. Kuratora Szkolnego, Dr. Józefa Kraussa im. Rektora Uniwersytetu Jana Kazimierza, Naczelnika Wydziału Jakóba Krzywoszyńskiego im. Wojewody Lwowskiego, Mjr. dypl. Walerjana Mercika im. Dowódcy Korpusu, Mjr. pil. Adama Paleologa im. Dowódcy 6 pułku lotniczego, z Zarządu Komitetu Wojewódzkiego Pezesa Inż. Stanisława Rybickiego, Wiceprezesa Prof. Inż. Kazimierza Zipsera, Sekretarza Dr. Jerzego hr. Łosia, Pułk. Dr. Franciszka Bałaszeskula Dowódcę 6 bat. san., Pułk. Inż. Jerzego Englischa Dowódcę 5 pap., Dr. Jana Poratyńskiego, z Komisji Rewizyjnej Radcę Tadeusza Höflingera, Naczelnika Wydziału Karola Köhlera, Prof. Dr. Zdzisława Próchnickiego, z Komitetów powiatowych: Bóbrka: Antoniego Niżnika, Drohobycz: Wiceprezesa Dr. Jakóba Knopfa i por. Stanisława Steczkowskiego, Gródek-Jagielloński: Zygmunta Walda, Jarosław: Kpt. Stanisława Pieniążka, Kolbuszowa: Antoniego Bikarda, Krosno: Urbana Więcka, Dyrekcja Kolei: Dr. Bronisława Majewskiego, Lwów — Dzielnica II: Dyrektora Józefa Mayringa, Dziel. IV: E. Felicję Sedlaczkówną i Piotra Siwaka, M. Z. E.: Ludwika Zarańskiego, Przeworsk: Dr. Leona Pieniążka, Rudki: Radcę Inż. Zygmunta Jaklińskiego, Sambor: Nacz: Wilhelma Grohmana, Sanok: Mgr. Jana Hrabara i Prof. Józefa Rolskiego, Tarnobrzeg: Dr. Wojciecha Mikiewicza i t. d.

Po zagajeniu przez Prezesa Komitetu Wojewódzkiego Inż. Stanisława Rybickiego i wyborze władz Ogólnego Zgromadzenia, w skład którego weszli Prezes Dr. A. Czerwiński, jako Przewodniczący, Prezes Inż. P. Prachtel Morawiański, jako zastępca Przewodniczącego i por. St. Steczkowski delegat Komitetu drohobyckiego, jako sekretarz — przystąpiono do sprawozdania Zarządu Komitetu Wojewódzkiego za rok 1930, które złożył Prezes Inż. St. Rybicki i które poniżej zamieszczamy. W uzupełnieniu sprawozdania Dyr. Adam Tiger przedstawił nową dziedzinę prac L. O. P. P., a mianowicie obronę przeciwlotniczą. Po sprawozdaniu rozwinęła się dyskusja, w której brali udział delegaci Komitetów Powiatowych, a wyjaśnień udzielał Prezes Komitetu Wojewódzkiego Inż. Stanisław Rybicki.

Imieniem Komisji Rewizyjnej złożył sprawozdanie Prof. Dr. Zdzisław Próchnicki, który stwierdził zgodność rachunków z alegatami i na podstawie powyższego postawił wniosek o udzielenie Zarządowi Komitetu Wojewódzkiego absolutorjum za rok 1830. Nadto postawił wniosek o wyrażenie Zarządowi Komitetu uznania i podziękowania za wzorowe prowadzenie ksiąg, oszczędną i celową gospodarkę, oraz administrację. Oba te wnioski Ogólne Zgromadzenie przyjęło przez aklamacje. Następnie przeprowadzono uzupełniające wybory w. miejsce tych członków Zarządu, których mandaty wygasły. W wyniku wyborów na wniosek Komisji-matki w składzie: Mecenas Dr. Jakób Knopf, Naczelnik Wydziału Karol Köhler i delegat Komitetu krośnieńskiego, Ogólne Zgromadzenie wybrało członkami Zarządu: Rektora Prof. Kazimierza Zipsera, Dyr. Gustawa Kirschnera, Pułk. Dr. Franciszka Bałaszeskula, Pułk. Inż. Jerzego Englischa, Dr. Józefa Parnasa, Dr. Jana Poratyńskiego i Naczelnika Wydziału Jakóba Krzywoszyńskiego nadto Zarząd ma dookoptować przedstawicielkę kobiet. Komisję Rewizyjną wybrano w dotychczasowym składzie: Dr. Jerzy de Lenie Younga, Radca Tadeusz Höflinger, Naczelnik Wydziału Karol Köhler, Pr. Dr. Zdzisław Próchnicki i Prokurent Roman Riedl. Delegatami na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. w Warszawie: Prezesa Inż. St. Rybickiego i Dyr. A. Tigera, zastępcami sekretarza Dr. J. hr. Łosia i Pułk. Inż. J. Englischa.

Sprawę urządzenia „VIII Tygodnia L. O. P. P." referował Dyr. Adam Tiger, apelując do delegatów Komitetów Powiatowych o rozwinięcie jak najszerszej propagandy.

Ogólne Zgromadzenie uchwaliło zaprosić do Komitetu Honorowego Kuratora Szkolnego Stefana Świderskiego. Wobec wyczerpania porządku obrad Prezes Komitetu Wojewódzkiego Inż. St. Rybicki złożył podziękowanie przewodniczącemu Dr. A. Czerwińskiemu za prowadzenie obrad i delegatom Komitetów Powiatowych za udział w Ogólnem Zgromadzeniu.

---

[1]) godzina nadania słuchowiska może ulec zmianie, o czem zawiadomimy oddzielnie.

Działalność Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w roku 1930. Sprawozdanie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie złożone na Ogólnem Zgromadzeniu Sprawozdawczem w dniu 18 kwietnia b. r. wykazuje, że prace Komitetu szły w następujących kierunkach: utrzymanie Szkoły Mechaników Lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce, rozbudowa lotnisk, starania o kreowanie na Politechnice lwowskiej katedry, względnie Studjum lotniczego i utworzenie we Lwowie ośrodka lotniczego, popieranie prac lotniczych młodzieży, organizacja obrony przeciwgazowej, prace propagandowe, modelarstwo lotnicze, organizacja nowych Kół i t. p.

W Szkole przeprowadzono nowe instalacje, wykończono centralne ogrzewanie w warsztatach i wybudowano budynki gospodarcze.

Dnia 20 września 1930 r. ukończono I Kurs Mechaników. 39 absolwentów otrzymało świadectwa ukończenia kursu, a bezpośrednio po Kursie zostało wcielonych do służby lotniczej. W październiku ub. roku rozpoczęto nowy kurs, na który przyjęto 50 nowych uczni. Dla II Kursu zakupiono nową odzież, urządzenia, pomoce naukowe i t. p.

Ogołem w r. 1930 na utrzymanie Szkoły wydano 130.482,16 Zł.

Komitet Wojewódzki, w dziedzinie rozbudowy sieci lotnisk, poczynił następujące prace: wyszukano tereny pod lotniska w Dziewięcierzu, Sokalu i Wiszence wielkiej. Teren w Sokalu zbadała Lotniskowa Komisja Międzyministerjalna.

Pozatem uznano tereny pod lotniska w Borysławiu, a Min. Komunikacji wyraziło zgodę na zaprowadzenie fakultatywnej linji komunikacyjnej Lwów—Borysław.

Wyszukane tereny na lądowiska w Tarnobrzegu, Borku i Krośnie wymagają zbadania przez Lotniskową Komisję Międzyministerjalną.

Staranie o kreowanie na Politechnice Lwowskiej Kadedry wzgl. Studjum Lotniczego dały pomyślne rezultaty: poświęcono zaczątek Studjum-Laboratorjum Aerodynamiczne, uzyskano z funduszów Zarządu Głównego, na wniosek Komitetu Wojewódzkiego, subwencje w kwocie 30 000 Zł., tak, że już w bieżącym miesiącu na Politechnice Lwowskiej rozpoczęto wykłady z konstrukcji samolotów, silników i t. d.

Zarząd Komitetu wysunął w roku 1930 koncepcję stworzenia ze Lwowa ośrodka lotniczego, w skład którego weszłyby: Studjum Lotnicze na Politechnice, 6 pułk lotniczy, Szkoła Mechaników Lotniczych L. O. P. P. z rozszerzonemi warsztatami i urządzeniami lotniskowemi L. O. P. P., Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej i Aeroklub lwowski.

W roku sprawozdawczym popierał Komitet Wojewódzki prace lotnicze młodzieży, udzielając Aeroklubowi lwowskiemu na loty treningowe samolotu „Albatros", udzielając subwencyj Związkowi Awiatycznemu i Aeroklubowi. Z radością patrzył też Komitet na owocne prace młodzieży w dziedzinie szybownictwa, które dzięki zapałowi młodzieży i poparciu materjalnemu, oraz moralnemu w latach poprzednich, uzyskało nowe rekordy i uznanie dla tej najmłodszej gałęzi lotnictwa.

Prace Komitetu Wojewódzkiego w dziedzinie obrony przeciwgazowej szły w kierunku wyszkolenia nowych instruktorów obrony przeciwgazowej, pozatem rozpoczęto w r. 1930 szkolenie ludności cywilnej. Ogółem urządzono 15 kursów, w tem jeden instruktorów I klasy, osiem instruktorów III kl. i sześć przedszkoleniowych dla ludności cywilnej. Teren ośmiu Komitetów Powiatowych objechał wagon obrony przeciwgazowej, a Komitet zakupił dla drużyn O. P. G. sprzęt.

Z prac propagandowych Komitetu Wojewódzkiego wybijają się na pierwszy plan odczyty i imprezy o cyfrze 820, dalej propagandowa ekspedycja samochodowa, która objechała teren siedmiu powiatów i 78 miejscowości, urządzając 151 wykładów i przedstawień filmowych przy 44.250,obecnych. Ekspedycja zakładała także na terenie nowe Koła. Należy też uwzględnić imprezy „Tygodnia L. O. P. P.", loty propagandowe i pasażerskie, wystawę na X Jubileuszowych Targach Wschodnich, wystawę na V Ogólno-Krajowym Targu Rolniczo-Nasiennym, 10 pokazów ataków lotniczo-gazowych i t. d.

Modelarstwo w r. 1930 rozwinęło się tak, że ogółem liczyło 33 kursów i 500 uczestników. Urządzony zaś konkurs zgromadził 74 modele.

Stan organizacyjny Komitetu Wojewódzkiego z końcem roku ubiegłego przedstawiał się następująco: członków rzeczywistych: 33.632, członków popierających: 24.111, — ogółem członków 57.743. Kół miejscowych: 316, — Kół szkolnych. 408, — ogółem Kół 724. W roku sprawozdawczym przybyło członków rzeczywistych: 4.055, członków popierających: 3 997, — ogółem przybyło członków 8.052, — Kół miejscowych 44, — Kół szkolnych: 45, — ogółem 89. Liczba Komitetów Powiatowych wynosiła: 34.

Bilans Komitetu Wojewódzkiego zamknięto po obu stronach kwotą: Zł. 746.195,52, — wartość majątku nieruchomego Komitetu Wojewódzkiego wynosiła Zł. 585.828,41, — wartość niaruchomości Zł. 92.077,88.

Ogólne wpływy Komitetu Wojewódzkiego, bez subwencyj Zarządu Głównego w kwocie Zł. 120.000.— na Szkołę Mechaników Lotniczych L O. P. P. dosięgły cyfry Zł. 212.802 — czyli o Zł. 14.003 więcej niż w r. 1929. W ogólnych wpływach składki członków i wpisowe wynoszą Zł. 163.288,87, czyli o Zł. 5.286 więcej niż roku ubiegłym.

Sprawozdanie to wykazało z jednej strony ciągły rozwój i rozrost Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie, a z drugiej strony podejmowanie przez L. O. P. P. coraz to nowych prac dla obrony granic Państwa i bezpieczeństwa jego obywateli, a także dla podniesienia i uniezależnienia krajowego przemysłu lotniczego i chemicznego.

Ważność haseł głoszonych przez L. O. P. P. jest tak wielka i wkraczają one tak głęboko w nasze życie gospodarcze, że L. O. P. P. powinna nietylko utrzymać dotychczasową ilość członków, ale zwiększyć ją w dwójnasób, by pełnić te prace i zadania, jakie ciążą na niej w stosunku do Państwa i społeczeństwa.

Będzie to jedynie wtedy możliwe, gdy szeroki ogół zrozumie ważność tych haseł i czynem to zrozumienie okaże.

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

Z działalności Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. W dniu 25.IV. przybyli uczestnicy kursu inspektorskiego o. p. g. w Warszawie z głównym inspektorem o. p. g. kpt. Misińskim na czele na Śląsk, celem zwiedzenia kop. Doświadczalnej „Barbara" w Mikołowie.

Zwiedzenie kopalni umożliwił na skutek starań Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. wicedyrektor Wyższego Urzędu Górniczego p. Inż. Majewski, który okazuje wielkie zainteresowanie sprawami obrony przeciwgazowej i chętnie popiera wszelkie poczynania Ligi w tym zakresie. Dyrektor kopalni Doświadczalnej „Barbara" p. Inż. Herman jak i wszyscy inżynierowie ofiarnie obznajmiali uczestników zadaniami kopalni Doświadczalnej, umożliwiając im przysłuchiwanie się egzaminom z ratownictwa górniczego, przyjrzenie się ćwiczeniom praktycznem kopalni jak i demonstrując im wybuch pyłu węglowego.

Ponieważ uczestnicy kursu składają się z wszystkich województw Polski, zwiedzenie kopalni przyczyniło się w dużej mierze do rozszerzenia wiadomości przyszłych kierowników akcji o. p. g. na terenie całej Polski.

W godzinach popołudniowych wycieczka zwiedziła lotnisko katowickie.

Uroczyste zakończenie kursu P. W. Lotniczego w Katowicach. W dniu 26 kwietnia odbyło się uroczyste zamknięcie kursu P. W. Lotniczego w Katowich w sali Rady Miejskiej, którą wypełnili uczestnicy kursu, przedstawiciele władz i zaproszeni goście.

O godz. 12-tej w imieniu P. Wojewody otworzył uroczystość naczelnik p. Dr. Robel, dając wyraz radości, że kurs ten był tak licznie obesłany przez przyszłych lotników, którzy w zrozumieniu swego posłannictwa na polu P. W. Lotniczego z całem poświęceniem dokonali wysiłków, by kurs ten ukończyć z wynikiem pozytywnym. Przemawiał dalej dowódca III Grupy Aeronautycznej w Krakowie p. pułk. Jasiński, który w swem pięknem, żołnierskiem przemówieniu stwierdził, że Śląsk jak zawsze dotychczas w innych dziedzinach, tak i w zakresie P. W. Lotniczego zajmuje przodujące miejsce, dowodem czego jest właśnie co dopiero zakończony kurs, który tak pod względem liczebności, jak i ich wytrwałości nie ma równego sobie. Ponadto witał i składał pozdrowienia od bratniej organizacji L. O. P. P. w Krakowie p. major Michalik.

Na zakończenie uroczystości rozdał świadectwa absolwentom kursu w liczbie 58 osób komendant obwodowy P. W. p. major Derkacz. W kursie P. W. Lotniczego uczestniczyły również panie Lierówna, Wardasówna i Unierzyska, które kurs ukończyły z wynikiem dodatnim. Świadczy to, że Polki i w tej dziedzinie nie ustępują w niczem swym siostrom angielskim czy amerykańskim.

Miłą uroczystosc zaszczycili swą obecnością m. in. w zastępstwie gen. Zająca szef sztabu p. major Nykulak, dyr. inż. Ciszewski, nacz. dyrektor Zakładów Hohenlohego i inni.

Wielkie zasługi około wzorowego przeprowadzenia tego pierwszego kursu

Przysposobienia Wojskowego Lotniczego na Śląsku położyli kpt. Wojtyga, por. Kułakowski, wszyscy wykładowcy, oraz L. O. P. P. w Katowicach z p. radcą Stopczyńskim na czele.

KOMITETY POWIATOWE

KOMITET POW. w BIAŁYMSTOKU.

Ogólne Sprawozdawcze Zgromadzenie Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Białymstoku. W dniu 15 lutego r. b. odbyło się Zgromadzenie Sprawozdawcze Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Białymstoku,

Posiedzenie Ogólnego Zgromadzenia zagaił Prezes Komitetu p. Sędzia Kulikowski przypominając. że w myśl Statutu Ligi, Ogólne Zgromadzenia są prawomocne bez względu na ilość przybyłych Delegatów. Poczem zaproponował przyjęcie następującego porządku dziennego:

1) Zagajenie
2) Wybór Prezydjum
3) Sprawozdanie Zarządu Komitetu za 1930 r.
4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej za 1030 r.
5) Uzupełniające wybory do Zarządu i Komisji Rewizyjnej
6) Wybór Delegatów do Komitetu Wojewódzkiego
7) Wnioski.

Na wniosek Prezesa Komitetu, Ogólne Zgromadzenie dokonało przez aklamację wyboru Przewodniczącego w osobie p. Kpt. M. Szleszyńskiego (Delegata Koła w Knyszynie) i Sekretarza S. Nowakowskiego (Opiekuna Szkolnego Koła Nr. 15).

Prezes Komitetu Powiatowego odczytał sprawozdanie za rok 1930, które wykazało, że dzięki wzrastającym wpływom. Zarząd Komitetu miał możność rozwinąć działalność zapoczątkowaną w latach ubiegłych.

Usiłowanie Zarządu Komitetu i Kół przedewszystkiem skierowane były ku zdobyciu jaknajwiększej liczby członków, gdyż składki członkowskie stanowią najpewniejszą podstawę rozwoju Ligi. W tym celu Zarząd Komitetu zorganizował 76 odczytów, 35 zebreń informacyjno-propagandowych i dyskusyjnych, zaś Koła ze swej strony zorganizowały 50 odczytów. Dzięki przychylnemu stanowisku miejscowej prasy umieszczono w r. ub. 79 wzmianek i artykułów dotyczących działalności tak Komitetu i Kół jak i Ligi wogóle.

Dzięki poparciu poczynań Komitetu, przez miejscowy Inspektorat Szkolny, oraz personel nauczycielski powstało 28 Kół szkolnych. Ogółem na dzień 1 stycznia 1931 r. Komitet liczył 21 Kół członków rzeczywistych, 2 Koła Młodzieży Wiejskiej i 60 Kół Szkolnych, Członków rzeczywistych 2.229 i członków popierających 3.826.

Razem Koła osiągnęły wpływów Zł. 18.965.36 gr. Zarząd Komitetu zaś Zł. 9.499. 66. gr.

Wykonywując program w dziedzinie obrony przeciwgazowej, Zarząd Komitetu powołał Komitet Komory Gazowej do którego weszli p. płk. dypl. Kmisic-Skrzyński — Dowódca Garnizonu, p. płk. S. Błocki — Dowódca 42 p. p., p. Sędzia W. Kulikowski, p. St. Homan, Inż. J. Zaczeniuk, p. K. Żurkowski i Kpt. St. Zacharewicz-Święcicki jako Inspektor Wojewódzki O.P.G. Rozpoczęto budowę Komory w kwietniu i ukończono w początkach lipca. Koszt budowy wyniósł Zł. 15.124.56 gr.

Wojewódzki Komitet Komitet w Wilnie, na skutek starania Powiatowego Komitetu Kolejowego w Białymstoku. przekazał na budowę Komory Zł. 2.000 z zaofiarowanych 4.000 zł.

Poza budową Komory Gazowej—Zarząd Komitetu uruchomił Kurs Instruktorów O. P. G.

Wyszkolono 65 instruktorów w tem 4 — I kat., 22 — II kat., i 39 — III kat. Sprawozdanie zakończył p. Prezes apelem — by Koła dołożyły wszelkich starań osiągnięcia w 1931 roku jeszcze lepszych wyników swej pracy.

Nasępnie Skarbnik Komitetu p. St. Homan odczytał sprawozdanie finansowe za rok ubiegły, które niżej podajemy:

Przychód

Pozostałość z 1930 r.	Zł.	6.940.51
Wpisow	„	391.—
Składki członkowskie	„	13.528.42
Ofiary	„	573.39
Imprezy	„	787.34
Subsydja	„	1.214.50
Odsetki	„	120.71
„VII Tydzień L. O. P. P."	„	7.147.56
Mareczki Komitetu Wojew.	„	1.214.40
Ofiary na budow. Komory Gaz.	„	2.249.80
Inne wpływy	„	1.238.40
Razem	zł.	35.406.03

Rozchód

Budowa Komory Gazowej	Zł.	15.124.56
Propaganda	„	3.598.10
Administracja:		
Wydatki osobowe	„	4.682.02
Wydatki rzeczowe.	„	1.681.20
Zakup ruchomości	„	294.71
Przekazano do Komit. Wojew.	„	8.840.—
Inne wydatki	„	55.80
Pozostałość na 1931 rok	„	1.129.64
Razem	zł.	35.406.03

Po wysłuchaniu sprawozdania Komisji. Rewizyjnej, która stwierdziła, że sprawozdania Komisji rewizyjnej, która stwierdziła że sprawozdanie Komitetu zgadza się ze stanem faktycznym, i że rachunkowości Komitetu żadnych wątpliwości nie nastręcza.

Uchwalono udzielić Zarządowi Komitetu Powiatowego absolutorjum. Ustępujących członków Zarządu Zgromadzenie prosiło o ponowne objęcie swych dotychczasowych czynności, wobec czego w składzie Zarządu i Komisji Rewizyjnej zmian nie zaszło.

Wobec niezgłoszenia się do głosu we wnioskach i wobec wyczerpania porządku dziennego Przewodniczący zamknął obrady Zgromadzenia dziękując obecnym za przybycie.

KOM. POW. BIELSK-PODLASKI.

Koło L. O. P. P. Instruktorów O. P. G. uświadamia szerszy ogół społeczeństwa w powiecie. Dnia 19 IV. we wsi Wyszkach Instruktor Obrony Przeciwgazowej p. Koniuszy Stanisław wygłosił odczyt dla szerszego ogółu społeczeństwa z dziedziny Obrony Przeciwgazowej na temat: Zastosowanie Chemicznych Środków Bojowych w przyszłej wojnie. Zebranych słuchaczy było do 400 osób, którzy słuchali z wielkiem zainteresowaniem.

Zebranie Instruktorów O. P. G. Dnia 16/III b. r. na okresowem zebraniu Instruktorów O. P. G. przy miejscowym Powiatowym Komitecie L. O. P. P. w Bielsku Podlaskim, które odbywa się parę razy w miesiącu, zostało zorganizowane Koło L. O. P. P. Instruktorów O. P. G.

Na członków Koła zapisali się wszyscy Instruktorzy.

Do Zarządu zostali wybrani: Referent Oświatowy p. Geppert Stanisław jako prezes Koła, p. Koniuszy Stanisław jako Sekretarz i p. Baran Stanisław jako Skarbnik.

KOM. POW. SIEMIATYCZE.

Kurs O P. G. III-ej Kat. Staraniem Pow. Komitetu L. O. P. P w Bielsku-Podlaskim został zorganizowany przy miejscowem Kole L. O. P. P. Kurs Obrony Przeciwgazowej III-ej Kat., który ukończyło 9 osób. Na uroczystem rozdaniu świadectw 19/IV b. r. przemawiali Prezes miejscowego Koła L. O. P. P. Sędzia Szaniawski, W-Prezes p. Magister Wasilewski, Okręgowy Instruktor O. P. G. por. Szobak, pow. Instr., który prowadził Kurs por. Warpechowski.

W imieniu słuchaczy przemawiał p. major Sacewicz Stefan.

Pozatem w okolicy Siemiatycz Pow. Instr. por. Warpechowski przeprowadził 5-dniowy Kurs informacyjny we wsi Kłopoty i Rogawce.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

Rozkład Lotów

Ważny od 1 kwietnia do 15 września 1931.

Czas środkowo-Europejski. Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel

Połączenia lotnicze:	Godzina odlotu i przylotu		KIERUNEK		Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze:
	15.50	o.	Warszawa	p.	10.10	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00	p.	Poznań	o.	8.00	
	15.30	o.	Warszawa	p.	9.50	
	17.20	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	15.40	o.	Warszawa	p.	10.20	
	18.00	p.	Gdańsk (Danzig)	o.	8.00	
	16.00	o.	Warszawa	p.	9.30	
	18.00	p.	Katowice	o.	7.30	
z miastami Brno, Wien	10.40	o.	Warszawa	p.	15.00	z miastami: Bydgoszcz, Poznań, Katowice, Gdańsk
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00	o.	Kraków	p.	** 12.30	
	13.40	p.	Katowice	o.	11.50	
	8.00	o.	Warszawa	p.	15.20	
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu (*)	Godzina odlotu i przylotu (**)		KIERUNEK		Godzina odlotu i przylotu (*)	Godzina odlotu i przylotu (**)	Połączenia lotnicze
Katowice-Wien połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel	10.40		o.	WARSZAWA	p.	15 00		Wien-Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30		p.	Kraków	o.	13.10		
	13.00	13.00	o.	Kraków	p.	12.20	12.30	
	13.40		p.	Katowice	o.		11.50	
	14.10		o.	Katowice	p.		11.20	
	15.55		p.	Brno	o.		9.35	
	16.10		o.	Brno	p.		9.20	
	17.10	15.50	p.	WIEN	o.	9.40	8.20	
	8.00		o.	WARSZAWA	p.	15.20		z miastami: Bydgoszcz Katowice, Poznań, Gdańsk
	10.30		p.	Lwów	o.	12.50		
	* 11.00		o.	Lwów	p.	** 12.20		
	12.30		p.	Cernauti *	o.	10.50		
	13.00		o.	Cernauti *	p.	10.20		
	15.40		p.	Galati	o.	7.40		
	16.00		o.	Galati	p.	7.20		
	17.20		p.	BUCURESTI	o.	6.00		

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy, piątki,
[**] samoloty „ „ we wtorki, czwartki, soboty,
o. odlot,
p. przylot,
* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska.

Od 1 lipca 1931 r. zawakuje posada **INSPEKTORA** w Kieleckim Wojewódzkim Komitecie L. O. P. P. Reflektujący na to stanowisko zechcą się zgłaszać po informacje do biura Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, ulica Sienkiewicza 36 w godzinach od 10 rano do 3 popoł.

ZARZĄD.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.